





Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119731479>

CA1
YC27
-ESS

142

Govern.
Publicat.



Second Session
Fortieth Parliament, 2009

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

**Energy,
the Environment
and Natural
Resources**

**Énergie, de
l'environnement
et des ressources
naturelles**

Chair:

The Honourable W. DAVID ANGUS

Président :

L'honorable W. DAVID ANGUS

Thursday, February 26, 2009
Thursday, March 5, 2009

Le jeudi 26 février 2009
Le jeudi 5 mars 2009

Issue No. 1

Fascicule n° 1

**Organization meeting
and**

First (final) meeting on:

**Réunion d'organisation
et**

Première (dernière) réunion concernant :

Proposed user fees relating to the Explosives
Regulatory Division of Natural Resources Canada

Les frais d'utilisation proposés concernant la division
de la réglementation des explosifs de Ressources naturelles
Canada

INCLUDING:

THE FIRST REPORT OF THE COMMITTEE
(Rule 104 — expenses incurred by the committee
during the Second Session of the Thirty-ninth
Parliament)

Y COMPRIS :

LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ
(Règlement 104 — dépenses encourues par le comité
au cours de la deuxième session de la trente-neuvième
législature)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT
AND NATURAL RESOURCES

The Honourable W. David Angus, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(or Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, P.C.
* LeBreton, P.C.	Sibbeston
(or Comeau)	Spivak

*Ex officio members

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Milne replaced the Honourable Senator Kenny (*February 12, 2009*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable W. David Angus

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(ou Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, C.P.
* LeBreton, C.P.	Sibbeston
(ou Comeau)	Spivak

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Milne a remplacé l'honorable sénateur Kenny (*le 12 février 2009*).

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, January 28, 2009 :

The Honourable Senator Comeau tabled the following :

Department of Natural Resources User Fees Proposal relating to Explosives Regulatory Division activities, dated January 23, 2009, pursuant to the *User Fees Act*, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2). —Sessional Paper No. 2/40-74. (*Pursuant to Rule 28(3.1), this document is deemed referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources*).

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 28 janvier 2009 :

L'honorable sénateur Comeau dépose sur le bureau ce qui suit:

Proposition relative aux frais d'utilisation du ministère des Ressources naturelles concernant les activités de la Division de la réglementation des explosifs, daté le 23 janvier 2009, conformément à la *Loi sur les frais d'utilisation*, L.C. 2004, ch. 6, par. 4(2).—Document parlementaire n° 2/40-74. (*Conformément à l'article 28(3.1) du Règlement, ce document est réputé renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles*).

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, February 26, 2009

(1)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:32 a.m., in room 9, Victoria Building, for the purpose of organization.

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C., Sibbeston and Spivak (11).

Other senator present: The Honourable Senator McCoy (1).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to rule 88, the clerk presided over the election of the chair.

The Honourable Senator St. Germain, P.C., moved that the Honourable Senator Angus do take the chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Angus assumed the chair and made remarks.

The Honourable Senator Banks moved that the Honourable Senator Mitchell be deputy chair of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Mitchell made remarks.

The Honourable Senator Neufeld moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chair, the deputy chair, and one other member of the committee, to be designated after the usual consultation; and

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses, and to schedule hearings.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Lang moved:

That the committee print its proceedings; and

That the chair be authorized to set the number to meet demand.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Peterson moved:

That, pursuant to rule 89, the chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of the evidence when a quorum is not present, provided That a member of the committee from both the government and the opposition be present.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le jeudi 26 février 2009

(1)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 32, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, pour tenir sa séance d'organisation.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P., Sibbeston et Spivak (11).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur McCoy (1).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'article 88 du Règlement, la greffière préside à l'élection du président.

Il est proposé par l'honorable sénateur St. Germain, C.P., que l'honorable sénateur Angus soit élu président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Angus prend le fauteuil et fait une déclaration.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks que l'honorable sénateur Mitchell soit élu vice-président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Mitchell fait une déclaration.

Il est proposé par l'honorable sénateur Neufeld :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et d'un autre membre du comité désigné après les consultations d'usage; et

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter des témoins et à établir l'horaire des audiences.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Lang :

Que le comité fasse imprimer ses délibérations; et

Que le président soit autorisé à déterminer le nombre d'exemplaires à imprimer pour répondre à la demande.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Peterson :

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence du quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Merchant moved:

That the committee adopt the draft first report, prepared in accordance with rule 104.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Banks moved:

That the committee ask the Library of Parliament to assign analysts to the committee;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries, and draft reports.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Merchant moved:

That, pursuant to section 7, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority to commit funds be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee;

That, pursuant to section 8, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee; and

That, notwithstanding the foregoing, in cases related to consultants and personnel services, the authority to commit funds and certify accounts be conferred jointly on the chair and deputy chair.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Banks moved:

That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Lang moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

- 1) determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and
- 2) consider any member of the committee to be on "official business" if that member is: (a) attending an event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee; and

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Merchant :

Que le comité adopte l'ébauche du premier rapport, préparé conformément à l'article 104 du Règlement.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks :

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement de lui affecter des analystes;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services des experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que le président, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Merchant :

Que, conformément à l'article 7 du chapitre 3:06 du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'engager des fonds soit conférée individuellement au président, au vice-président et à la greffière du comité;

Que, conformément à l'article 8 du chapitre 3:06 du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et à la greffière du comité; et

Que, nonobstant ce qui précède, lorsqu'il s'agit de services d'experts-conseils et de personnel, l'autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer soit accordée conjointement au président et au vice-président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Banks propose :

Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Lang propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à :

- 1) déterminer si un membre du comité remplit un « engagement officiel » au sens de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998;
- 2) considérer qu'un membre du comité remplit un « engagement officiel » si ce membre : a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité;

That the subcommittee report at the earliest opportunity any decisions taken with respect to the designation of members of the committee travelling on committee business.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Neufeld moved:

That, pursuant to the Senate guidelines for witness expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Milne moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow coverage by electronic media of the committee's public proceedings with the least possible disruption of its hearings at its discretion.

The question being put on the motion, it was adopted.

The chair noted that the time slots for regular meetings were Tuesday evenings from 5:00 p.m. to 7:00 p.m. and Thursday mornings from 8:00 a.m. to 10:00 a.m..

The Honourable Senator Milne, moved:

That the chair table the first report at the next sitting of the Senate.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Banks, moved:

That the chair be authorized to seek authority from the Senate for the following order of reference:

That the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate:

- (a) The current state and future direction of production, distribution, consumption, trade, security and sustainability of Canada's energy resources;
- (b) Environmental challenges facing Canada including responses to global climate change, air pollution, biodiversity and ecological integrity;
- (c) Sustainable development and management of renewable and non-renewable natural resources including but not limited to water, minerals, soils, flora and fauna; and

Que le sous-comité fasse rapport à la première occasion de ses décisions relatives aux membres du comité qui voyagent pour les affaires du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Neufeld propose :

Que, conformément aux lignes directrices du Sénat concernant les frais de déplacement des témoins, le comité rembourse les dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin par organisme, après qu'une demande de remboursement aura été présentée, mais que le président soit autorisé à permettre le remboursement de dépenses à un deuxième témoin de ce même organisme en cas de circonstances exceptionnelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Milne propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre, à sa discrétion, la diffusion des délibérations publiques du comité par les médias d'information électroniques, de manière à déranger le moins possible les travaux.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président indique aux membres que le comité se réunira normalement le mardi soir de 17 heures à 19 heures et le jeudi matin de 8 heures à 10 heures.

Il est proposé par l'honorable sénateur Milne :

Que la présidence dépose le premier rapport à la prochaine séance du Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est proposé par l'honorable sénateur Banks :

Que le président soit autorisé à demander au Sénat l'ordre de renvoi suivant :

Que le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat, à savoir :

- a) la situation actuelle et l'orientation future des ressources énergétiques du Canada sur les plans de la production, de la distribution, de la consommation, du commerce, de la sécurité et de la durabilité;
- b) les défis environnementaux du Canada, y compris ses décisions concernant le changement climatique mondial, la pollution atmosphérique, la biodiversité et l'intégrité écologique;
- c) la gestion et l'exploitation durables des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables, dont l'eau, les minéraux, les sols, la flore et la faune;

(d) Canada's international treaty obligations affecting energy, the environment and natural resources and their influence on Canada's economic and social development;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Second Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the committee; and

That the committee submit its final report no later than June 30, 2010 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 9 a.m., pursuant to rule 92 (2)(e), the committee continued in camera to consider a draft agenda.

It was agreed that senators' staff and other Senate support personnel be authorized to remain in the room during the in camera portion of this meeting.

At 9:51 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, March 5, 2009
(2)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:02 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C., Sibbeston and Spivak (11).

Other senator present: The Honourable Senator Brown (1).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, January 28, 2009, the committee began its examination of proposed user fees relating to the Explosives Regulatory Division of Natural Resources Canada.

WITNESSES:

Natural Resources Canada:

Kiran Hanspal, Director General, Explosives Safety and Security Branch;

Christopher Watson, Director and Chief Inspector, Explosives Regulatory Division;

Jean-Luc Arpin, Inspector of Explosives.

d) les obligations du Canada issues de traités internationaux touchant l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, et leur incidence sur le développement économique et social du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la deuxième session de la 39^e législature soient renvoyés au comité; et

Que le comité présente son rapport final au plus tard le 30 juin 2010 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 9 heures, conformément à l'article 92(2)e), le comité poursuit sa réunion à huis clos pour étudier son programme provisoire.

Il est entendu que le personnel des sénateurs ainsi que le personnel de soutien du Sénat sont autorisés à demeurer dans la salle pendant les délibérations à huis clos.

À 9 h 51, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 5 mars 2009
(2)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 2, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P., Sibbeston et Spivak (11).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Brown (1).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 janvier 2009, le comité entreprend son examen des frais d'utilisation proposés concernant la Division de la réglementation des explosifs de Ressources naturelles Canada.

TÉMOINS :

Ressources naturelles Canada :

Kiran Hanspal, directrice générale, Direction de la sécurité et de la sûreté des explosifs;

Christopher Watson, directeur et inspecteur en chef, Division de la réglementation des explosifs;

Jean-Luc Arpin, inspecteur des explosifs.

The chair made an opening statement.

Ms. Hanspal made a statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 9:32 a.m., it was agreed that the following legislative budget application, for the fiscal year ending March 31, 2009, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

Professional and Other Services	\$ 1,500
Transportation and Communication	100
All Other Expenditures	<u>900</u>
TOTAL	\$ 2,500

After debate, the Honourable Senator Banks, moved:

That the committee hire Dan Turner on contract until March 31, 2009 to edit and revise the draft report on the Arctic trip,

That the chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of counsel and technical, clerical, and other personnel as may be necessary for the purpose of such study, and,

That the following special study budget application, for the fiscal year ending March 31, 2009, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

Professional and Other Services	\$ 5,500
Transportation and Communications	100
All Other Expenditures	<u>900</u>
TOTAL	\$ 6,500

The question being put on the motion, it was adopted.

At 9:53 a.m., pursuant to rule 92(2), the committee proceeded in camera to consider its future agenda.

It was agreed that senators' staff and other Senate support personnel be authorized to remain in the room during the in camera portion of this meeting.

At 10:12 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

Le président fait une déclaration.

Mme Hanspal fait un exposé puis, avec l'aide des autres témoins, répond aux questions.

À 9 h 32, il est convenu — Que le budget suivant relatif à l'étude de mesures législatives pour l'exercice prenant fin le 31 mars 2009 est approuvé et présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

Services professionnels et autres	1 500 \$
Transports et communications	100 \$
Autres dépenses	<u>900 \$</u>
TOTAL	2 500 \$

Après délibéré, il est proposé par l'honorable sénateur Banks :

Que le comité embauche M. Dan Turner sur une base contractuelle jusqu'au 31 mars 2009 afin qu'il révise l'ébauche du rapport sur le voyage dans l'Arctique;

Que le président soit autorisé à demander la permission du Sénat pour retenir, au besoin, les services de conseillers juridiques, techniques, administratifs et autres aux fins de l'étude; et

Que la demande de budget pour une étude spéciale pour l'exercice prenant fin le 31 mars 2009 soit approuvée et soumise au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

Services professionnels et autres	5 500 \$
Transports et communications	100 \$
Autres dépenses	<u>900 \$</u>
TOTAL	6 500 \$

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 9 h 53, conformément à l'article 92(2) du Règlement, le comité poursuit sa réunion à huis clos pour étudier ses futurs travaux.

Il est convenu que le personnel des sénateurs ainsi que le personnel de soutien du Sénat sont autorisés à demeurer dans la salle pendant les délibérations à huis clos.

À 10 h 12, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, February 26, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to table its

FIRST REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such matters as were referred to it, reports, pursuant to rule 104(2), that the expenses incurred for that purpose during the Second Session of the Thirty-ninth Parliament are as follows:

1. With respect to studies of legislation:

Professional Services	\$ 3,916
Transport and Communications	—
Other Expenditures	—
Witness expenses	<u>3,520</u>
TOTAL	\$ 7,436

2. With respect to its special study on issues relating to energy, the environment and natural resources:

Professional Services	\$ 13,774
Transport and Communications	131,179
Other Expenditures	2,093
Witness expenses	<u>5,467</u>
TOTAL	\$ 152,513

3. With respect to its Review of the Canadian Environmental Protection Act (1999, c. 33) pursuant to Section 343(1) of the said Act:

Professional Services	\$ 762
Transport and Communications	—
Other Expenditures	—
Witness expenses	<u>—</u>
TOTAL	\$ 762

In addition to the expenses for the examination of legislation and for its special studies as set out above, your committee also incurred general postal charges in the amount of \$51.

During the session under consideration, your committee studied 8 orders of reference, held 35 meetings and received 88 testimonies over a period of approximately 64 hours. In total, your committee produced 12 reports.

In addition, your committee travelled on a fact-finding mission to the Arctic from June 1 to 6, 2008.

Respectfully submitted,

Le président,

W. DAVID ANGUS

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 26 février 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de déposer son

PREMIER RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner toutes questions qui lui ont été renvoyées, dépose, conformément à l'article 104(2) du Règlement, le relevé suivant des dépenses encourues à cette fin au cours de la deuxième session de la trente-neuvième législature :

1. Relativement à ses études de la législation :

Services professionnels	3 916 \$
Transport et communications	—
Autres dépenses	—
Dépenses des témoins	<u>3 520</u>
TOTAL	7 436 \$

2. Relativement à son étude de questions en matière d'énergie, d'environnement et de ressources naturelles :

Services professionnels	13 774 \$
Transport et communications	131 179
Autres dépenses	2 093
Dépenses des témoins	<u>5 467</u>
TOTAL	152 513 \$

3. Relativement à son étude de question de l'examen de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999, chap. 33) conformément à l'article 343(1) de ladite Loi :

Services professionnels	762 \$
Transport et communications	—
Autres dépenses	—
Dépenses des témoins	<u>—</u>
TOTAL	762 \$

Outre les dépenses listées ci-dessus encourues aux fins d'examen de mesures législatives ou dans le cadre de ses études spéciales, votre comité a encouru des frais généraux de poste s'élevant à 51 \$.

Durant la session en cause, votre comité a examiné 8 ordres de renvoi, tenu 35 réunions et entendu plus de 64 heures de témoignages de 88 témoins. Au total, votre comité a produit 12 rapports.

De plus, votre comité s'est déplacé en visite d'étude en Arctique du 1^{er} au 6 juin 2008.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, February 26, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:32 a.m., pursuant to rule 88 of the *Rules of the Senate*, to organize the activities of the committee.

[English]

Lynn Gordon, Clerk of the Committee: Honourable senators, welcome to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. As clerk of your committee, it is my duty to preside over the election of the chair. I am prepared to receive nominations to that effect.

Senator St. Germain: I put forward a nomination in the name of the Honourable Senator Angus.

Ms. Gordon: Are there any other nominations? Seeing none, I will put the question. It is moved by the Honourable Senator St. Germain that the Honourable Senator Angus do take the chair of this committee. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Ms. Gordon: I declare the motion carried and invite Senator Angus to take the chair.

Senator W. David Angus (Chair) in the chair.

The Chair: Good morning.

[Translation]

The Chair: Thank you very much for the vote of confidence.

[English]

I look forward to working with all of you. Some of you I have worked with in the past. I think in this Second Session of the Fortieth Parliament we have a wonderful committee put together by the Selection Committee. From everything I hear, the subject matter described in our general mandate seems to be the flavour of the month. We are at the leading edge of public policy-making in an area affecting not only day-to-day politics in the country but the very future of our planet on which we live. Therefore, I think we have a profound duty to our fellow citizens and all the people we represent. It should be a great experience.

I am grateful to you for electing me as your chair. I promise to exercise the functions to the best of my ability in a fair and balanced manner, which I think is characteristic of how the Senate should function. Knowing all of you as I do, I am sure we will not have trouble doing that.

I would like to say at the outset that we have been asked by the Senate administration if we could have this organizational meeting televised internally for education and administrative purposes. We are on air now. The first thing I would like to do is

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 26 février 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 32, conformément à l'article 88 du *Règlement du Sénat*, pour organiser ses travaux.

[Traduction]

Lynn Gordon, greffière du comité : Honorables sénateurs, bienvenue à la séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. En tant que greffière du comité, il est de mon devoir de présider à l'élection de la présidence. Je suis prête à recevoir les propositions à cet effet.

Le sénateur St. Germain : Je propose la candidature du sénateur Angus.

Mme Gordon : Y a-t-il d'autres propositions? Comme il n'y en a pas, je vais mettre la motion aux voix. Il est proposé par l'honorable sénateur St. Germain que l'honorable sénateur Angus soit élu président du comité. Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Des voix : D'accord.

Mme Gordon : Je déclare la motion adoptée et j'invite le sénateur Angus à occuper le fauteuil.

Le sénateur W. David Angus (président) occupe le fauteuil.

Le président : Bonjour.

[Français]

Le président : Je vous remercie sincèrement pour le vote de confiance.

[Traduction]

Je me réjouis à la perspective de collaborer avec vous tous. J'ai déjà travaillé avec certains d'entre vous dans le passé. Je crois que le Comité de sélection a fait de l'excellent travail dans le choix des membres de notre comité en cette deuxième session de la 40^e législature. D'après ce que j'entends, le thème de notre mandat général semble être à la mode. Nous sommes au premier plan de l'élaboration de politiques publiques dans un domaine qui touche non seulement la scène politique de notre pays au quotidien mais aussi l'avenir même de notre planète. Par conséquent, nous avons un grand devoir envers nos concitoyens et tous les gens que nous représentons. L'expérience s'annonce donc très enrichissante.

Je vous suis reconnaissant de m'avoir élu à la présidence. Je vous promets d'exercer mes fonctions du mieux que je peux, de manière juste et équilibrée, ce qui caractérise, selon moi, le rôle du Sénat. Vous connaissant tous, je suis sûr que nous n'aurons aucun mal à y arriver.

J'aimerais tout d'abord dire que nous avons accepté, à la demande de l'administration du Sénat, que notre séance d'organisation soit télédiffusée à l'interne à des fins pédagogiques et administratives. Nous sommes maintenant en

to state that we are being broadcast on closed circuit television so that the committee's directorate may obtain footage in order to put together a compilation CD for training and educational purposes. Only one other committee has been asked to do that, the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, which has had its formative meeting.

As a result of this, it will be helpful, when we reach each agenda items and seek a mover, we will move and read the motions in their entirety. It may seem tedious, but it is part of the process we have been asked to do.

There are no pages present today. They are participating in a swearing-in ceremony. We are blessed to have as our clerk Ms. Lynn Gordon. She has been good in allowing me to understand the comings and goings of the committee. The team we have from the communications department of the Library of Parliament includes Mr. Marc Leblanc, Mr. Sam Banks and Mr. Jacques Bélanger.

I would also like to introduce all of the members of the committee, if I may briefly. We have Senator Grant Mitchell from Alberta. Senator Lorna Milne is from Ontario. We have worked together on this committee previously and I am looking forward to continuing. Senator Mira Spivak is from Winnipeg, Manitoba; she is an outspoken and articulate expert in this field. We will always look to you for history and corporate memory.

Senator Spivak: I feel 90 years old.

The Chair: You are only one year older than I. Senator Robert Peterson is from Saskatchewan. Senator Gerry St. Germain is from British Columbia. We have a new senator, the immediate past Minister of Energy and Natural Resources in British Columbia, Senator Richard Neufeld. We are delighted to have you here not only in the Senate to share your wisdom with us, but on this committee. I feel blessed to have you as a member. My predecessor as chair is Senator Tommy Banks, the orchestrator of all good things from Alberta. I am hoping to fill those relatively large shoes in an adequate fashion. I am hoping to look to you for tips and wise counsel from time to time. Another distinguished senator I see in this building often, Senator Pana Merchant from Saskatchewan. I do not think we have worked together before, other than taking the bus sometimes. I look forward to working with you. Another distinguished senator with knowledge from the field is from the Yukon, Senator Daniel Lang. We have a full complement present today with the exceptions of Senator Nick Sibbeston from the Northwest Territories and Senator Willie Adams from Nunavut.

I am a simple lawyer from Montreal reaching the end of a 48-year career at the same firm. They have shown me the door with a date of July 21 on it. I will have all my time available to deliberate on these matters.

ondes. La première chose que j'aimerais préciser, c'est que notre réunion est télédiffusée en circuit fermé pour permettre à la Direction des comités d'obtenir des images afin de préparer une compilation sur CD qui servira à des fins de formation et d'éducation. On a demandé à un seul autre comité de se prêter au même exercice, à savoir le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, qui a déjà tenu sa séance d'organisation.

Par conséquent, à mesure nous passerons en revue les points à l'ordre du jour, il sera utile de lire les motions dans leur intégralité. Cette démarche peut sembler fastidieuse, mais cela fait partie du processus qu'on nous a demandé de suivre.

Tous les pages sont absents aujourd'hui car ils participent à la cérémonie d'assermentation. Nous avons la chance d'avoir Mme Lynn Gordon comme greffière. Elle m'a grandement aidé à comprendre ce qui se passe au comité. Notre équipe du service des communications de la Bibliothèque du Parlement comprend MM. Marc Leblanc, Sam Banks et Jacques Bélanger.

Si vous me le permettez, j'aimerais aussi présenter brièvement tous les membres du comité. Il y a d'abord le sénateur Grant Mitchell de l'Alberta et le sénateur Lorna Milne de l'Ontario. Nous avons déjà travaillé ensemble au comité, et j'ai hâte de recommencer. Le sénateur Mira Spivak vient de Winnipeg, au Manitoba; c'est une spécialiste dans ce domaine qui a son franc-parler. C'est à vous qu'on se tournera pour des faits historiques parce que vous représentez notre mémoire organisationnelle.

Le sénateur Spivak : J'ai l'impression d'avoir 90 ans.

Le président : Vous avez seulement un an de plus que moi. Ensuite, nous avons le sénateur Robert Peterson de la Saskatchewan et le sénateur Gerry St. Germain, de la Colombie-Britannique. Nous accueillons un nouveau sénateur, le ministre sortant de l'Énergie et des Ressources naturelles de la Colombie-Britannique, le sénateur Richard Neufeld. Nous sommes ravis de vous retrouver non seulement au Sénat, mais aussi à notre comité afin de nous faire profiter de votre sagesse. Je me sens privilégié de vous avoir comme membre. Mon prédécesseur à la présidence est le sénateur Tommy Banks, l'instigateur de toutes les bonnes choses de l'Alberta. Vous remplacer ne sera pas une tâche facile, et j'espère être à la hauteur. J'espère aussi que vous m'éclairerez, de temps à autre, de vos conseils sages. Un autre sénateur distingué que je croise souvent dans l'édifice, c'est le sénateur Pana Merchant de la Saskatchewan. Je ne pense pas que nous ayons travaillé ensemble auparavant, mis à part le fait que nous prenons parfois l'autobus. J'attends avec impatience de travailler avec vous. Un autre sénateur distingué, qui s'y connaît dans le domaine, c'est le sénateur Daniel Lang du Yukon. Tous les membres du comité sont présents aujourd'hui, à l'exception du sénateur Nick Sibbeston des Territoires-du-Nord-Ouest et du sénateur Willie Adams du Nunavut.

Quant à moi, je suis un simple avocat de Montréal qui est sur le point d'achever une carrière de 48 ans au sein du même cabinet. On m'a fait savoir que ma date de départ est le 21 juillet. J'aurai alors tout mon temps pour réfléchir à ces questions.

Senator Milne: You will have to take a day job.

The Chair: I think this will be it and I look forward to it. I think these *pro bono* type lawyers are the best.

Without further ado we are at item number 2. I will entertain a motion to elect a deputy chair.

Senator Banks: I move that Senator Grant Mitchell be elected deputy chair.

The Chair: Moved by Senator Banks that Senator Mitchell is the deputy chair. I declare nominations to be closed and Senator Mitchell to be elected.

I wonder if you would care to join me up here, Senator Mitchell. I look forward to working with you. Congratulations. I know of your expertise and interest in this important area.

[Translation]

Senator Mitchell: Like my colleague Senator Angus, I, too, would like to thank you for placing your trust in me. I am delighted to have the opportunity to work with all of you.

[English]

It is always very gratifying to win an election. I want to thank the electorate very much. In fact, to win one unanimously —

Senator Spivak: It was a landslide.

Senator Mitchell: Yes, it was a landslide for the first time in my life. I think that is five in a row.

The Chair: It is all the more significant you being a Liberal from Alberta and me being a Tory from Quebec.

Senator Mitchell: It is clearly an indication of non-partisan cooperation. I believe this is an extremely important committee. I am very grateful, being from Alberta, which, in some senses, is the eye of the climate change storm. Each of us here sees that balance and tension. I look forward to the great experience we will have on this committee.

The Chair: I echo your comments about working together in a non-partisan fashion.

Item 3 is the Subcommittee on Agenda and Procedure, otherwise known as the steering committee. We need to have a motion:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chair, the deputy chair, and one other member of the committee, to be designated after the usual consultation; and

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses, and to schedule hearings.

Le sénateur Milne : Vous allez devoir trouver un travail de jour.

Le président : Je crois que je vais m'en tenir à cela, et j'ai hâte de commencer. À mon avis, les avocats de type *pro bono* sont les meilleurs.

Sans plus tarder, nous allons passer au point n° 2. Je suis prêt à recevoir une motion pour l'élection d'un vice-président.

Le sénateur Banks : Je propose que le sénateur Grant Mitchell soit élu à la vice-présidence.

Le président : Il est proposé par le sénateur Banks que le sénateur Mitchell soit élu à la vice-présidence. Je déclare la mise en candidature terminée et le sénateur Mitchell élu.

Sénateur Mitchell, veuillez vous joindre à moi. J'attends avec impatience de travailler avec vous. Félicitations. Je sais que vous avez beaucoup d'expertise et d'intérêt dans ce domaine important.

[Français]

Le sénateur Mitchell : Comme mon collègue, le sénateur Angus, j'aimerais vous remercier pour votre confiance. Je suis très heureux d'avoir l'occasion de travailler avec vous tous.

[Traduction]

C'est toujours très gratifiant de remporter des élections. Je tiens à remercier l'électorat. En fait, pour en gagner une à l'unanimité...

Le sénateur Spivak : C'était une victoire éclatante.

Le sénateur Mitchell : En effet, pour la première fois de ma vie. Je crois que c'est la cinquième fois d'affilée.

Le président : D'autant plus que vous êtes un libéral de l'Alberta et que je suis un conservateur du Québec.

Le sénateur Mitchell : C'est clairement signe qu'il y a une coopération non-partisane. Je crois qu'il s'agit d'un comité extrêmement important. Je vous en suis extrêmement reconnaissant, puisque je viens de l'Alberta qui se retrouve, en quelque sorte, au cœur de la tourmente dans le dossier des changements climatiques. Chacun de nous ici présent est conscient de ce jeu d'équilibre et de tension. J'attends avec impatience de vivre avec vous une expérience formidable au sein du comité.

Le président : Je suis tout à fait d'accord avec vous pour ce qui est de travailler ensemble de façon non partisane.

Le point n° 3 constitue le Sous-comité du programme et de la procédure, autrement connu sous le nom de comité de direction. Nous avons besoin d'une motion :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit composé du président, du vice-président et d'un autre membre du comité désigné après les consultations d'usage; et

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

It is moved by Senator Neufeld. Do these motions need to be seconded?

Senator Milne: Not in committee.

The Chair: Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Motion carried unanimously.

Next is item 4, a motion to print the committee's proceedings. I am seeking a motion:

That the committee print its proceedings; and

That the chair be authorized to set the number to meet demand.

It is moved by Senator Lang. Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: It is carried unanimously.

Item 5 is a motion to hold meetings and print evidence when quorum is not present:

That, pursuant to rule 89, the chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee from both the opposition and the government be present.

This reflects an amendment and an improvement recently made to rule 89, which has to do with proceeding without quorum so long as there is representation of both major parties.

It is so moved by Senator Peterson. Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: It is carried unanimously.

Item 6 is the financial report, which I understand is the report from the previous session. It is in front of all senators. If we pass this motion, it would be my intention to deal with it today in the chamber.

Before we proceed with this motion, I would like to welcome another colleague, Senator McCoy, from Alberta, who has told me she will be sitting with us regularly. We are delighted to have you with us.

Senator McCoy: Thank you.

The Chair: The motion would be that the committee adopt the draft first report prepared in accordance with rule 104. Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: It is carried unanimously.

The next item pertains to research staff. I am seeking a motion:

Le sénateur Neufeld en fait la proposition. Est-ce que ces motions doivent être appuyées?

Le sénateur Milne : Pas en comité.

Le président : En faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : La motion est adoptée à l'unanimité.

Nous passons ensuite au point n° 4 qui porte sur l'impression des délibérations du comité. Voici la motion :

Que le comité fasse imprimer ses délibérations;

Que la présidence soit autorisée à fixer la quantité en fonction des besoins.

Le sénateur Lang en fait la proposition. Êtes-vous tous en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : La motion est adoptée à l'unanimité.

Le point n° 5 est une motion portant sur l'autorisation à tenir des réunions et l'impression des témoignages en l'absence de quorum :

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, la présidence soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un membre du comité du gouvernement et de l'opposition soient présents.

Cette motion reflète une amélioration récemment apportée à l'article 89, en vertu duquel on peut tenir des séances en l'absence de quorum pourvu que les deux principaux partis soient représentés.

Le sénateur Peterson en fait proposition. Êtes-vous tous en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : La motion est adoptée à l'unanimité.

Le point n° 6 concerne le rapport financier qui, d'après ce que j'ai cru comprendre, est le rapport de la session précédente. Vous l'avez tous entre les mains. Si nous adoptons cette motion, j'ai bien l'intention d'y donner suite dès aujourd'hui.

Avant de procéder à cette motion, j'aimerais souhaiter la bienvenue à un autre collègue, le sénateur McCoy de l'Alberta, qui m'a dit qu'elle siègera régulièrement à notre comité. Nous sommes ravis de vous avoir des nôtres.

Le sénateur McCoy : Merci.

Le président : La motion veut que le comité adopte l'ébauche du premier rapport, préparé conformément à l'article 104 du Règlement. Êtes-vous tous en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : La motion est adoptée à l'unanimité.

Le point suivant a trait au personnel de recherche. Voici la motion :

That the committee ask the Library of Parliament to assign analysts to the committee;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries, and draft reports.

It is moved by Senator Banks. Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: The motion is carried unanimously.

Item 8 is the authority to commit funds and certify accounts:

That, pursuant to section 7, chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority to commit funds be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee;

That, pursuant to section 8, chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee; and

That, notwithstanding the foregoing, in cases related to consultants and personnel services, the authority to commit funds and certify accounts be conferred jointly on the chair and deputy chair.

May I have a motion to that effect? Senator Merchant moves. Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: It is carried unanimously.

Travel is the next item. We seek a motion:

That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

Senator Banks moves. Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: It is carried unanimously.

Item 10 is the designation of members travelling on committee business. Again, this is again a fairly long one.

A motion is required:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des analystes au comité;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services d'experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidence, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

Le sénateur Banks en fait la proposition. Êtes-vous tous en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : La motion est adoptée à l'unanimité.

Le point n° 8 porte sur l'autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer :

Que, conformément à l'article 7, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'engager des fonds du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et au greffier du comité;

Que conformément à l'article 8, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et au greffier du comité; et

Que, nonobstant ce qui précède, lorsqu'il s'agit de services de consultants et de personnel, l'autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer soit conférée conjointement au président et au vice-président.

Puis-je avoir une motion à cet effet? Le sénateur Merchant en fait la proposition. Êtes-vous tous en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : La motion est adoptée à l'unanimité.

Au point suivant, nous avons les déplacements. Voici la motion :

Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

Le sénateur Banks en fait la proposition. Êtes-vous tous en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : La motion est adoptée à l'unanimité.

Le point n° 10 concerne la désignation des membres qui voyagent pour les affaires du comité. Encore une fois, le libellé est assez long.

Voici la motion :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à :

1) determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and

2) to consider any member of the committee to be on "official business" if that member is: (a) attending an event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee; and

That the subcommittee report at the earliest opportunity any decisions taken with respect to the designation of members of the committee travelling on committee business.

It is moved by Senator Lang. This is an important motion for all of us. I have discussed it with our clerk, and she will cooperate with us and monitor closely for attendance purposes in circumstances when we will be on official business. Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: The motion is carried unanimously.

Item 11 is the travelling and living expenses of witnesses. We are seeking a motion:

That, pursuant to the Senate guidelines for witness expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

I think you understand that one to say that, if the Canadian Bar Association is coming and there are two elements of the issue we are discussing, they might have an expert to speak to each. That would be an exception to the motion.

Senator Neufeld moves. Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: It is carried unanimously.

Item 12 is the electronic media coverage of public meetings. We are seeking a motion that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow coverage by electronic media of the committee's public proceedings with the least possible disruption of its hearings, at its discretion.

It is moved by Senator Milne. Are all in favour?

Hon. Senators: Agreed.

1) déterminer si un membre du comité remplit un « engagement officiel » au sens de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998;

2) considérer qu'un membre du comité remplit un « engagement officiel » si ce membre : a) assiste à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité; et

Que le sous-comité fasse rapport à la première occasion de ses décisions relatives aux membres du comité qui voyagent pour les affaires du comité.

Le sénateur Lang en fait la proposition. Il s'agit d'une motion importante pour nous. J'en ai discuté avec notre greffière, et elle collaborera avec nous et suivra de près les présences lorsque nous serons en voyage d'affaires officiel. Êtes-vous tous en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : La motion est adoptée à l'unanimité.

Le point n° 11 porte sur les frais de déplacement des témoins. Voici la motion :

Que, conformément aux lignes directrices du Sénat gouvernant les frais de déplacement des témoins, le comité puisse rembourser les dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin par organisme, après qu'une demande de remboursement ait été présentée, mais que la présidence soit autorisée à permettre le remboursement de dépenses pour un deuxième témoin du même organisme s'il y a des circonstances exceptionnelles.

Je pense que vous comprenez le libellé; par exemple, si l'Association du Barreau canadien comparait et que nous discutons de deux éléments d'un sujet à l'étude, l'association pourrait envoyer un spécialiste pour nous entretenir de chacun des éléments. Ce serait une exception à la motion.

Le sénateur Neufeld en fait la proposition. Êtes-vous tous en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : La motion est adoptée à l'unanimité.

Passons au point n° 12, la diffusion des délibérations publiques par médias d'information électronique. Voici la motion : que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre la diffusion de ses délibérations publiques par les médias d'information électroniques, de manière à déranger le moins possible ses travaux, à sa discrétion.

Le sénateur Milne en fait la proposition. Êtes-vous tous en faveur?

Des voix : D'accord.

The Chair: It is carried unanimously. The next item is related to the time slot for regular meetings. It is as per the directive we have received. Some of you have already talked to me about the possibility of changing these times. I am finding it is high impossible to do so.

Senator Banks, you might enlighten us: Regarding the Thursday morning meeting of eight o'clock, at times that meeting has been moved to 8:30 when it did not appear we would need the full two hours. Is that so?

Senator Banks: Yes, and depending on the witnesses, the meetings have gone past ten o'clock. I think we need to understand there is a certain flexibility here. I believe the meeting that ordinarily follows that Thursday morning meeting begins at 10:45.

The Chair: It is 10:30 now in other buildings.

Senator Milne: It is only in another building if we happen to be in this room. Our regular room is 257 East Block.

The Chair: What about the next meeting, though? For example, I have a meeting in another building.

Senator Milne: Yes. However, the normally designated meeting room for this committee when we are not televised is that room in the East Block.

Senator St. Germain: In other words, if the proceedings are being televised, is it correct that we will be in this building?

The Chair: One of three venues. Is it three or four?

Senator Milne: I understand the room in the East Block is now wired.

The Chair: Television friendly.

Senator Milne: We may be televised there as well.

The Chair: It can vary, Senator St. Germain. The chair has a slight preference and I believe the vice chair has as well for this particular room. The clerk is aware of that preference.

Senator Banks: The other thing we want to consider and that we should know is that the *Rules of the Senate* provide that the committee meets on Tuesdays at five o'clock or when the Senate rises. On Tuesday evenings, we have often pushed way beyond the seven o'clock closure. I do not think there is a committee that follows this one. As you recall, we may not sit when the Senate is sitting. If the Senate sitting continues until seven o'clock, we have often had witnesses waiting for us for two hours and we begin the meeting at seven o'clock. We need to understand that sometimes on Tuesday evenings, there is flexibility on when we start.

The Chair: As to specific times.

Le président : La motion est adoptée à l'unanimité. Le point suivant concerne l'horaire des réunions régulières. Elle est conforme à la directive que nous avons reçue. Certains d'entre vous m'ont déjà parlé de la possibilité de changer ces heures. Je trouve qu'il est presque impossible de le faire.

Sénateur Banks, vous pourriez peut-être nous éclairer là-dessus : concernant la réunion de jeudi matin, à 8 heures, on l'a parfois reportée à 8 h 30 lorsqu'il devenait évident que nous n'aurions pas besoin des deux heures au complet. Est-ce exact?

Le sénateur Banks : Oui, et selon les témoins, nos réunions finissaient parfois après 10 heures. Ce qu'il faut comprendre, c'est que nous avons une certaine flexibilité. Si je ne me trompe pas, la séance qui suit d'habitude la nôtre le jeudi matin commence à 10 h 45.

Le président : C'est maintenant à 10 h 30 dans d'autres édifices.

Le sénateur Milne : C'est dans un autre édifice seulement si on siège dans cette salle-ci. On se réunit habituellement dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est.

Le président : Qu'en est-il de la réunion suivante? Par exemple, j'ai une réunion dans un autre édifice.

Le sénateur Milne : Oui. Toutefois, la pièce de l'édifice de l'Est est celle qui est normalement désignée pour notre comité lorsque la séance n'est pas télédiffusée.

Le sénateur St. Germain : Autrement dit, si la séance est télédiffusée, elle aura lieu dans cet édifice, n'est-ce pas?

Le président : Dans un des trois endroits. Y en a-t-il trois ou quatre?

Le sénateur Milne : Si je ne me trompe pas, la pièce de l'édifice de l'Est est maintenant câblée.

Le président : Pour la télévision.

Le sénateur Milne : Notre réunion peut être télédiffusée là-bas aussi.

Le président : Cela peut varier, sénateur St. Germain. J'ai une légère préférence pour cette salle particulière, et je crois le vice-président aussi. La greffière est au courant de cette préférence.

Le sénateur Banks : L'autre aspect que nous voulons prendre en considération et qu'il importe de savoir, c'est que le *Règlement du Sénat* prévoit que le comité se réunit tous les mardis à 17 heures ou dès que le Sénat lève la séance. Les mardis soirs, nous terminons souvent après 19 heures. Je ne pense pas qu'il y ait une réunion après la nôtre. Comme vous vous rappelez, on ne peut pas siéger jusqu'à ce que le Sénat lève la séance. Si le Sénat siège jusqu'à 19 heures, nous demandons souvent aux témoins de nous attendre pendant deux heures et nous commençons la réunion à 19 heures. Il faut comprendre que parfois les mardis soirs, l'heure de début peut varier.

Le président : Pour ce qui est des heures précises.

Senator Milne: I would move, then, that the time slot for our regular meetings be Tuesdays at five o'clock or when the Senate rises until 7 p.m. and also on Thursdays as it says here. We may as well have it in the motion.

The Chair: That makes sense. We will have the minutes reflect that.

Senator Mitchell: There is a nuance. You do not want to specify until 7 p.m. if we start later.

Senator Milne: That is right.

The Chair: It is a two-hour time slot.

Senator St. Germain: I think this is established by the leadership of the Senate, that is, the Leader of the Opposition and the Leader of the Government. I think a motion could be restrictive.

The Chair: Are you happy to withdraw? I think we have a general understanding.

Senator Milne: Why not take out the seven o'clock, then?

The Chair: It is a two-hour slot.

Senator Milne: Yes, if we can only convene later than five o'clock, we still have two hours.

Senator Neufeld: We have no motion. This is only information for us. We should be on tap at 5 p.m. on Tuesdays. If there are extraordinary circumstances, as Senator Banks indicated, we have to deal with that. Who knows, we may not be able to come in here after 7 p.m. sometimes. I think this is only for information. It confuses the whole issue if you start making motions and will complicate things.

The Chair: Thank you very much.

Senator Milne: We should also have for information where the meetings will be held regularly.

The Chair: Our regular room is room 257 in the East Block, and we have been advised of that. I should say for the new senators, there is a hot meal provided on Tuesday evenings. I have never really understood whether that meal is for the senators on the committee and the members of our staff or whether it is for the witnesses, because sometimes those waiting witnesses devour what is put out.

I would entertain a motion that we go in camera at this point so that we can discuss other business. We have covered the matters that the Senate administrators need for educational purposes.

Welcome Senator Sibbeston, who is now here, from the Northwest Territories. You just got in under the wire.

Let it be known for those watching the video that we will be discussing future business and matters to the committee that we do not need to put on tape.

Le sénateur Milne : Je propose donc que l'horaire de nos réunions régulières soit les mardis à 17 heures, ou dès que le Sénat lève la séance, jusqu'à 19 heures ainsi que les jeudis aux heures indiquées. Nous pourrions également inclure cette précision dans la motion.

Le président : C'est logique. Nous ferons en sorte que le procès-verbal tienne compte de cette proposition.

Le sénateur Mitchell : Il y a une nuance. Il ne faut pas préciser « jusqu'à 19 heures », si nous commençons en retard.

Le sénateur Milne : C'est vrai.

Le président : C'est un bloc de deux heures.

Le sénateur St. Germain : Je crois que ce point est établi par le leadership du Sénat, c'est-à-dire le leader de l'opposition et le leader du gouvernement. Je pense qu'une motion pourrait imposer des restrictions.

Le président : Vous convient-il alors de la retirer? On semble tous être d'accord.

Le sénateur Milne : Pourquoi ne pas supprimer uniquement les mots « 19 heures »?

Le président : C'est un bloc de deux heures.

Le sénateur Milne : Oui, si on peut commencer la réunion seulement après 17 heures, on a quand même deux heures.

Le sénateur Neufeld : Il n'y a pas de motion à cet effet. C'est juste à titre d'information. Nous devrions être prêts à commencer à 17 heures les mardis. S'il y a des circonstances extraordinaires, comme le sénateur Banks l'a dit, nous devrons agir en conséquence. Qui sait? Il se peut que parfois nous ne puissions pas venir ici après 19 heures. Je crois que c'est juste à titre d'information. Si nous commençons à proposer des motions à cet effet, nous allons embrouiller toute la question et compliquer les choses.

Le président : Merci beaucoup.

Le sénateur Milne : Nous devrions également connaître, à titre d'information, le lieu habituel des réunions.

Le président : D'après ce qu'on nous a informés, nos réunions régulières se tiendront à la salle 257 de l'édifice de l'Est. À titre de précision pour les nouveaux sénateurs, un repas chaud est servi les mardis soirs. Je n'ai jamais vraiment compris si ce repas est servi pour les sénateurs du comité et les membres de notre personnel ou pour les témoins, parce que parfois les témoins qui attendent leur tour dévorent tout.

Je suis prêt à recevoir une motion pour que nous puissions maintenant siéger à huis clos afin de discuter d'autres travaux. Nous avons couvert les sujets dont les administrateurs du Sénat avaient besoin à des fins de formation.

Je souhaite la bienvenue au sénateur Sibbeston, des Territoires-du-Nord-Ouest, qui vient de se joindre à nous.

À titre d'information pour les téléspectateurs, nous allons passer à la discussion des travaux futurs du comité et nous n'avons pas besoin de télédiffuser cette partie.

Senator Milne: Should we be doing this first report in open session before going into camera?

The Chair: Rule 104? Yes, I apologize. I did not see it there.

Senator Banks: You might also want to consider the draft order of reference in open meeting, or you may want to do it after.

The Chair: I think we agreed.

Ms. Gordon: It is your choice.

The Chair: Let us do it in public then. There will be two items, item 6 on the list of matters that we went through that the committee adopt the first report prepared in accordance with rule 104. We have adopted it and now we need —

Senator Milne: We need a motion to report it to the Senate.

The Chair: This afternoon?

Senator Milne: Yes.

The Chair: May I have such a motion?

Senator Milne: I so move however you want to word it, madam clerk.

The Chair: May I have a motion that we present the report this afternoon?

Senator Banks: I move the adoption of the draft order of reference and that you present that to the Senate.

The Chair: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Both motions.

Senator St. Germain: Do you want it read into the record?

Senator Banks: We probably should.

The Chair: Does everyone have that?

The Clerk: Yes.

Senator Lang: As a new member, I am wondering about the order of reference. Is this the same order of reference that was before the previous committee? Are there any changes to the wording of this reference?

The Chair: It has been developed and evolved over time to be generic enough to avoid having to go back again and again for specific things. I went over it carefully. However, if anyone has any suggestions, please say them now.

Do you suggest I read it into the record, Senator St. Germain?

Senator St. Germain: I think it should be read into the record because it is good information and I think it is well done. I think it would be an advantage.

Le sénateur Milne : Devrait-on s'occuper du premier rapport en séance publique avant de poursuivre à huis clos?

Le président : L'article 104? Oui, je suis désolé. Je ne l'ai pas vu.

Le sénateur Banks : Vous pourriez également examiner en séance publique l'ébauche de l'ordre de renvoi, ou vous pourriez choisir de le faire après la séance à huis clos.

Le président : Je pense qu'on s'était mis d'accord.

Mme Gordon : C'est votre choix.

Le président : Faisons-le en séance publique alors. Il y aura deux points, notamment le point n° 6 qui figure sur la liste de sujets que nous avons passés en revue : que le comité adopte l'ébauche du premier rapport, préparé conformément à l'article 104 du Règlement. Nous l'avons adopté et maintenant nous avons besoin...

Le sénateur Milne : Nous avons besoin d'une motion pour en faire rapport au Sénat.

Le président : Cet après-midi?

Le sénateur Milne : Oui.

Le président : Puis-je avoir une motion à cet effet?

Le sénateur Milne : J'en fais la proposition, peu importe la façon dont vous voulez la formuler, madame la greffière.

Le président : Puis-je avoir une motion pour que nous présentions le rapport cet après-midi?

Le sénateur Banks : Je propose que l'ébauche de l'ordre de renvoi soit adoptée et que vous la présentiez au Sénat.

Le président : Êtes-vous tous en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Les deux motions.

Le sénateur St. Germain : Pouvez-vous la lire aux fins du compte rendu?

Le sénateur Banks : C'est ce qu'on devrait peut-être faire.

Le président : Est-ce que tout le monde a un exemplaire?

La greffière : Oui.

Le sénateur Lang : En tant que nouveau membre, je me demande si l'ordre de renvoi est le même que celui dont était saisi le comité à la session précédente. Y a-t-il eu des changements au libellé?

Le président : Le libellé a évolué avec le temps de façon à être assez générique pour éviter qu'on y revienne chaque fois pour des précisions. Je l'ai passé en revue attentivement. Toutefois, si vous avez des suggestions, n'hésitez pas à m'en faire part maintenant.

Proposez-vous que je le lise aux fins du compte rendu, sénateur St. Germain?

Le sénateur St. Germain : Je crois qu'on devrait le lire aux fins du compte rendu parce qu'il s'agit d'un libellé bien formulé qui contient des renseignements utiles. Selon moi, cela nous aiderait.

The Chair: Senator Banks, your motion was that our general terms for the order of reference be:

That the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate:

- (a) The current state and future direction of production, distribution, consumption, trade, security and sustainability of Canada's energy resources;
- (b) Environmental challenges facing Canada including responses to global climate change, air pollution, biodiversity and ecological integrity;
- (c) Sustainable development and management of renewable and non-renewable natural resources including, but not limited to, water, minerals, soils, flora and fauna;
- (d) Canada's international treaty obligations affecting energy, the environment and natural resources and their influence on Canada's economic and social development;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by this committee on this subject since the beginning of the Second Session of the Thirty-Ninth Parliament be referred to the committee; and

That the committee submit its final report no later than June 30, 2010 — we put that date in. The clerk's advice was that was sufficiently broad — and

That the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

Are we all comfortable? All in favour? I believe we have already passed it. Thank you very much. Is it okay to go into camera now?

Senator Milne: Your choice.

The Chair: I think it makes sense to have a more wide-ranging discussion.

Senator Milne: Did we have a vote on rule 104?

The Chair: It included both.

Senator Banks: I think the normal procedure is that you would ask the Senate to confirm or to direct this committee in respect of this order of reference. Am I right?

The Chair: Yes, it must be done.

Senator Banks: Do you need a motion to do that?

The Chair: That is what your motion was.

Senator Banks: It went further than adopting this. It was to empower you to —

Le président : Sénateur Banks, d'après votre motion, l'ordre de renvoi se lit comme suit :

Que le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat :

- a) la situation actuelle et l'orientation future des ressources énergétiques du Canada sur les plans de la production, de la distribution, de la consommation, du commerce, de la sécurité et de la durabilité;
- b) des défis environnementaux du Canada, y compris ses décisions concernant le changement climatique mondial, la pollution atmosphérique, la biodiversité et l'intégrité écologique;
- c) la gestion et l'exploitation durables des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables dont, sans y être limité, l'eau, les minéraux, les sols, la flore et la faune;
- d) les obligations du Canada issues de traités internationaux touchant l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, et leur incidence sur le développement économique et social du Canada.

Que les documents reçus, les témoignages entendus, et les travaux accomplis par le comité sur le sujet depuis le début de la deuxième session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité.

Que le comité dépose son rapport final au plus tard le 30 juin 2010 — nous avons fixé cette date. De l'avis de la greffière, ce délai est amplement suffisant — et

Que le comité conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

En acceptons-nous tous le contenu? Êtes-vous tous en faveur? Je crois que nous l'avons déjà adopté. Merci beaucoup. Vous convient-il de poursuivre les travaux à huis clos?

Le sénateur Milne : C'est comme vous voulez.

Le président : Je crois qu'il est logique de passer à une discussion plus générale.

Le sénateur Milne : Avons-nous mis aux voix l'article 104?

Le président : Cela comprenait les deux.

Le sénateur Banks : Je crois que, d'après la procédure normale, vous devez demander au Sénat de confirmer ce point ou de donner au comité une orientation relativement à cet ordre de renvoi. Ai-je raison?

Le président : Oui, il faut le faire.

Le sénateur Banks : Avons-nous besoin d'une motion à cet effet?

Le président : C'est ce que visait votre motion.

Le sénateur Banks : Elle ne consistait pas seulement à adopter le libellé, mais à vous habiliter à...

The Chair: Yes, to go to the Senate and ask for this.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Thursday, March 5, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:02 a.m. to consider a document concerning a proposed review of the user fees of the Explosive Regulatory Division of Natural Resources Canada.

Senator W. David Angus (*Chair*) presiding.

[*Translation*]

The Chair: Good day, everyone. I would like to welcome you to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

My name is David Angus. I am a senator from the beautiful province of Quebec and I also chair this committee.

[*English*]

Our committee's mandate is to examine legislation in matters relating to energy, the environment and natural resources generally.

I want to take this opportunity to introduce the senators who are members of this committee and who are around the table today, beginning on my right with the eminent deputy chair, Senator Mitchell, from Alberta. Next, we have my predecessor as chair of this committee, Senator Banks, from Alberta; our famous elected senator, Senator Brown, also from Alberta; and two new colleagues to the Senate, Senator Lang, from Yukon and Senator Neufeld, from British Columbia. Senator Neufeld was Minister of Natural Resources in the British Columbia government, so he comes with some ability to humble us here.

To my left is our clerk, Lynn Gordon; Senator Milne, from Ontario; Senator Sibbeston, from the Northwest Territories; Senator Merchant, from Saskatchewan; Senator Spivak, from Manitoba; Senator Peterson, also from Saskatchewan; and Senator St. Germain, from British Columbia.

I welcome our witnesses today. We are here to deal with a matter that has been referred to us. On February 10, 2009, a document concerning a proposed review of the user fees of the Explosives Regulatory Division of Natural Resources Canada was referred to this committee for examination. As stipulated in the *Rules of the Senate*, our committee has 20 sitting days from February 10 to report back to the Senate. Otherwise, the matter of these user fees is deemed to be approved.

Today we welcome officials from Natural Resources Canada to explain the increase and to provide us with an overview of these user fees. The increase is substantial from the last time the fees were approved; and the witnesses are here to answer any questions senators might have.

Le président : Oui, à aller au Sénat et à en faire la demande.

(La séance se poursuit à huis clos.)

OTTAWA, le jeudi 5 mars 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 2, pour étudier un projet concernant une révision proposée des frais d'utilisation pour la division de la réglementation des explosifs de Ressources naturelles Canada.

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Bonjour à tous. Je vous souhaite la bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Je m'appelle David Angus, je suis un sénateur de la belle province de Québec et je suis le président de ce comité.

[*Traduction*]

Notre comité a pour mandat d'examiner les projets de loi relatifs à l'énergie, à l'environnement et aux ressources naturelles en général.

Je profite de l'occasion pour vous présenter les sénateurs qui siègent au comité et qui sont avec nous aujourd'hui : à ma droite, il y a notre éminent vice-président, le sénateur Mitchell, de l'Alberta. Nous avons ensuite mon prédécesseur au poste de président, le sénateur Banks, de l'Alberta également, notre célèbre sénateur élu, le sénateur Brown, toujours de l'Alberta, ainsi que deux nouveaux venus au Sénat, les sénateurs Lang, du Yukon, et Neufeld, de la Colombie-Britannique. Avant son entrée au Sénat, le sénateur Neufeld était ministre des Ressources naturelles de la Colombie-Britannique; sa connaissance du domaine va nous inciter à la modestie.

À ma gauche, il y a notre greffière, Lynn Gordon, le sénateur Milne, de l'Ontario, le sénateur Sibbeston, des Territoires du Nord-Ouest, le sénateur Merchant, de la Saskatchewan, le sénateur Spivak, du Manitoba, le sénateur Peterson, également de la Saskatchewan, et le sénateur St. Germain, de la Colombie-Britannique.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins d'aujourd'hui. Nous sommes ici pour traiter d'une question qui nous a été renvoyée. Le 10 février 2009, un projet concernant une révision proposée des frais d'utilisation pour la Division de la réglementation des explosifs de Ressources naturelles Canada nous a été soumis pour examen. Conformément au *Règlement du Sénat*, le comité dispose de 20 jours de séance, à partir du 10 février, pour en faire rapport au Sénat, sans quoi les nouveaux frais d'utilisation sont réputés avoir été approuvés par le comité.

Aujourd'hui, nous accueillons les représentants de Ressources naturelles Canada, qui vont nous donner un aperçu des frais d'utilisation et nous expliquer la raison de leur augmentation. C'est une hausse substantielle par rapport à la dernière fois; les témoins sont ici pour répondre à toutes nos questions.

Before I introduce these officials, I remind honourable senators that once we have completed our examination of the user fees today, we will move to our two draft budget applications, one for legislation and the other for our special study on emerging issues, for the period ending March 31, 2009.

Following this item, we will briefly suspend and move in camera to consider future business.

I welcome not only all colleagues, the officials and other persons in the room, but also our viewers on CPAC, which is televising these proceedings, and those on the World Wide Web.

It is my pleasure to introduce our officials from Natural Resources Canada, Kiran Hanspal, Director General; and Jean-Luc Arpin, Inspector of Explosives.

Welcome to you both. Please proceed with any introductory remarks you might have. Then, we will follow with questions. How do you plan to proceed?

Kiran Hanspal, Director General, Explosives Safety and Security Branch, Natural Resources Canada: I believe you have before you a presentation that I would like to make to describe the user fees and explain our story.

The Chair: You will deliver that?

Ms. Hanspal: Yes.

The Chair: I point out that this document is in both official languages.

Ms. Hanspal: Yes, it is.

[Translation]

Mr. Chair, we would be happy to answer questions in either official language.

Thank you for inviting us to this meeting. I would like to take this opportunity to give you an overview of our proposal.

[English]

You have the presentation before you in English and French. I draw your attention to page 2.

The purpose of this presentation is to outline the basis of costing the proposal and how we assess the impacts on industry as well as Canadians; and how we took great care in consulting with stakeholders and responding to the concerns and feedback we received from our stakeholders and the results.

The Chair: This being our first meeting of this session of the Fortieth Parliament, it would help us to know who the stakeholders are in your particular subject matter.

Ms. Hanspal: We will provide that information in this presentation. If you have any questions, we will be happy to respond to them.

Avant de vous les présenter, je tiens à vous rappeler qu'après notre examen des frais d'utilisation aujourd'hui, nous allons passer à nos deux demandes d'autorisation budgétaires, l'une pour l'examen de textes législatifs et l'autre pour notre étude spéciale sur les nouvelles questions, pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2009.

Nous allons ensuite suspendre brièvement la séance; puis nous la reprendrons à huis clos pour étudier nos travaux futurs.

Je souhaite la bienvenue non seulement à toutes les personnes présentes dans la salle, mais également à nos téléspectateurs de la CPAC et à ceux qui nous suivent sur le web.

J'ai le plaisir de vous présenter les représentants de Ressources naturelles Canada : Kiran Hanspal, directrice générale, et Jean-Luc Arpin, inspecteur des explosifs.

Je vous souhaite la bienvenue et je vous invite à faire tout de suite votre déclaration liminaire, si vous en avez une, après quoi nous passerons à la période des questions. Comment comptez-vous procéder?

Kiran Hanspal, directrice générale, Direction de la sécurité et de la sûreté des explosifs, Ressources naturelles Canada : Je crois que vous avez devant vous le texte de l'exposé que je vais présenter sur les frais d'utilisation.

Le président : Vous allez nous présenter cet exposé sur diapositives?

Mme Hanspal : Oui.

Le président : Je souligne que le document est rédigé dans les deux langues officielles.

Mme Hanspal : En effet.

[Français]

Monsieur le président, on pourrait facilement répondre aux questions dans les deux langues officielles.

Merci de nous avoir invités pour cette réunion. J'aimerais profiter de cette occasion pour vous présenter un aperçu de notre proposition.

[Traduction]

Vous avez devant vous les versions anglaise et française de l'exposé. Commençons par la page 2.

Le but de l'exposé est de vous donner un aperçu de la façon dont ont été calculés les coûts liés à la proposition, de notre évaluation des incidences des nouveaux frais sur l'industrie et sur la population, de la façon dont nous avons pris soin de consulter les intervenants et de répondre à leurs préoccupations et à leurs commentaires et, enfin, des résultats obtenus.

Le président : Comme il s'agit de la première réunion de cette session de la 40^e législature, il serait utile que nous sachions qui sont les intervenants dont vous parlez.

Mme Hanspal : Nous allons vous donner cette information au cours de l'exposé. Si vous avez des questions, nous nous ferons un plaisir d'y répondre.

If we go to page 3, we look at explosives; why are they important in Canada and in society? They are needed to build our roads. They are needed to create the gravel that goes into building our various buildings, bridges and what have you. They are needed to extract minerals and metals from the ground. Canadians also enjoy them for entertainment. They are used for pyrotechnics in music shows and in the film industry. I recently spent a week out West where I went to a small studio in Vancouver where they were shooting a Superman movie. They are also used for safety purposes to control avalanches so people are not hurt when there is a snow accumulation.

Explosives are important in society, and in accessing the natural resources in Canada and in ensuring the economic competitiveness of the nation.

How do we go about ensuring the safety and security of commercial explosives in Canada?

Natural Resources Canada has a mandate under the Explosives Act and Regulations that we carry through our regulatory arm, which is the Explosives Regulatory Division, and through our Canadian Explosives Research Laboratory, CERL. Those two organizations are a perfect marriage of science and policy; we deliver a high-class, internationally-renowned regulatory program to ensure the safety and security of Canadians and Canadian workers as they handle, distribute and transport explosives in Canada.

NRCan is also responsible for explosives of a military purpose but which are not immediately under the control of the Department of National Defence.

How do we do this? Through the Explosives Regulatory Division, we maintain a system of authorization, licensing and certification permits. We also have a compliance program, which is focused not only on active inspection, but also on educating the public and the stakeholders to encourage compliance positively.

The CERL also undertakes safety testing to ensure the safety of products authorized by the chief inspector of explosives. What is the value added to industry? We assure a level playing field through our inspection processes and our authorization activities; we support innovation by helping products reach the market, through explosives testing services; and, in summary, we ensure the safety and security of employees and Canadians through our role as a regulator and as a science and technology arm.

I draw your attention to page 4. Why are we here today? Why are we revising our explosives user fees? The current schedule in place is about 16 years out of step. These fees were originally established in 1993. Senator Angus said that the increase is substantial. The increase reflects the 2009 costs of operating the Explosives Regulatory Division.

À la page 3, nous parlons des explosifs; pourquoi sont-ils importants au Canada et dans la société? Nous en avons besoin pour construire nos routes, pour fabriquer le gravier qui sert à la construction de nos immeubles, nos ponts, et cetera. Ils servent à extraire les minéraux et les métaux du sol. Les Canadiens les utilisent également pour se divertir, dans les pièces pyrotechniques des spectacles musicaux et des films. J'ai récemment passé une semaine dans l'Ouest et je me suis rendue dans un petit studio de Vancouver où l'on tournait un film de Superman. Les explosifs sont aussi utilisés à des fins de sécurité, pour limiter les avalanches afin que les gens ne soient pas en danger lorsqu'il y a une accumulation de neige.

Les explosifs sont un apport important à la société. Ils permettent d'avoir accès aux ressources naturelles et d'assurer la compétitivité économique du pays.

Comment s'y prend-on pour que les explosifs commerciaux soient sécuritaires au Canada?

La Loi sur les explosifs et son règlement d'application confie à Ressources naturelles Canada un mandat en la matière qu'il exécute par l'entremise de son organisme de réglementation, la Division de la réglementation des explosifs, et du Laboratoire canadien de recherche sur les explosifs, le LCRE. À eux deux, ils offrent la combinaison idéale de compétences en sciences et en politique. Le ministère a donc un programme de réglementation de premier ordre, reconnu à l'échelle internationale, pour protéger le public canadien et les travailleurs de l'industrie lorsqu'ils manipulent, distribuent et transportent les explosifs au Canada.

RNCan est également responsable des explosifs utilisés à des fins militaires qui ne sont pas sous la surveillance immédiate du ministère de la Défense nationale.

Comment s'acquitte-t-il de cette responsabilité? Grâce à la Division de la réglementation des explosifs, le ministère administre un régime d'autorisation, de délivrance de licence et de certification. Il a aussi un programme d'inspection de la conformité axé non seulement sur l'inspection active, mais aussi sur la sensibilisation de la population et des intervenants, de manière à encourager la conformité.

De plus, le LCRE effectue des essais pour garantir la sécurité des produits autorisés par l'inspecteur en chef des explosifs. Quelle est la valeur ajoutée à l'industrie? Nous uniformisons les règles du jeu dans le cadre des processus d'inspection et d'autorisation; nous appuyons l'innovation en facilitant la commercialisation des produits dans le cadre des services d'essai des explosifs; et, en résumé, nous assurons la sécurité des travailleurs de l'industrie des explosifs et de tous les Canadiens en remplissant notre rôle de réglementation et en faisant progresser la science et la technologie des explosifs.

Passons maintenant à la page 4. Pourquoi sommes-nous ici aujourd'hui? Pourquoi revoyons-nous nos frais d'utilisation liés aux explosifs? Le système actuel date d'environ 16 ans. Les frais prélevés actuellement ont été établis en 1993. Le sénateur Angus a dit que l'augmentation était substantielle. Elle correspond aux coûts d'exploitation actuels de la Division de la réglementation des explosifs.

Right now, we recover only 13 per cent of the costs. The private sector currently receives some explosives safety services at no charge, or at an unusually low rate, and this situation has been pointed out by our key stakeholders. I will talk about our list of key stakeholders shortly.

We started activities to revise the explosives user fees in 2005. We consulted with industry for fee scheduling in 2005 and we started again in 2008.

The Chair: I have something to say on that point. By the way, I am glad to see you were listening to my opening comment. I am also glad to see that you are sensitive to the issue of the extent of the increase. Given you started this study in 2005 to revise fees that were set in 1993, does that study indicate that user fees are changed every ten years? Why has it been such a long time since the fees were reviewed?

Ms. Hanspal: We initiated the revision of the user fees and we were tabling the proposal in Parliament. The political process being what it is, Parliament prorogued and an election was called. Then we had to go back. We are respecting the User Fees Act closely, which says we should consult stakeholders and follow certain processes. We followed that act again and we undertook activity-based costing of all the explosives safety services. We hired a third-party consultant, so the costing was carried out in a neutral way. We respected Treasury Board methodology.

We returned to square one again.

The Chair: That was after 2005.

Ms. Hanspal: A study was undertaken for 2005, as well.

The Chair: You did not start this study in 1997.

Ms. Hanspal: No.

The Chair: Why did it take so long, from 1993 to 2005, to study the fees?

Ms. Hanspal: We started in 2004; the User Fees Act came out in 2004. We had started before that act came out in 2004, and we had to comply with the requirements of the UFA. In doing so, we respected the parliamentary process. Then, we needed to restart the process.

We restarted it in 2007. We undertook consultations in 2008. Now, here we are.

The Chair: Please proceed.

Ms. Hanspal: Did I answer your question sufficiently?

The Chair: I wanted to make that point of clarification.

Ms. Hanspal: The proposal you have before you follows the structure of the 2005 proposal, except it reflects the costs of operating these services in this day and age, in 2009.

En ce moment, le recouvrement des coûts n'est que de 13 p. 100. Le secteur privé bénéficie de certains services de la DRE sans frais ou à un taux exceptionnellement bas, et nos intervenants clés nous l'ont signalé. Je vais vous parler de notre liste d'intervenants clés dans quelques instants.

Nous avons commencé à réexaminer les frais d'utilisation liés aux explosifs en 2005. Nous avons consulté l'industrie concernant un nouveau barème tarifaire en 2005 et, de nouveau, en 2008.

Le président : J'ai quelque chose à dire à ce sujet. En passant, je suis heureux de voir que vous avez écouté mes observations préliminaires et que vous êtes conscients de l'importance de l'augmentation. Étant donné que vous avez commencé en 2005 à examiner les frais qui ont été établis en 1993, est-ce que cela signifie que vous modifiez les frais d'utilisation tous les 10 ans? Pourquoi avez-vous attendu si longtemps avant de les réexaminer?

Mme Hanspal : Nous avons entrepris la révision des frais d'utilisation et nous avons déposé la proposition au Parlement, mais le processus politique étant ce qu'il est, il y a eu prorogation du Parlement, et les élections ont été déclenchées. Nous avons donc dû reprendre tout le processus. Nous observons étroitement la Loi sur les frais d'utilisation, qui spécifie que nous devons consulter les intervenants et suivre certains processus. Nous avons suivi cette loi encore une fois et nous avons effectué une évaluation des coûts par activité de tous les services de sécurité en matière d'explosifs. Nous avons embauché un consultant indépendant; le calcul des coûts a donc été effectué avec impartialité. Nous avons respecté la méthodologie utilisée par le Conseil du Trésor.

Nous sommes revenus à la case départ.

Le président : C'était après 2005.

Mme Hanspal : Nous avons entrepris une étude en 2005 également.

Le président : Vous n'avez pas commencé cette étude en 1997.

Mme Hanspal : Non.

Le président : Pourquoi a-t-il fallu tant de temps, de 1993 à 2005, pour examiner les frais?

Mme Hanspal : Nous avons commencé en 2004; la Loi sur les frais d'utilisation a été adoptée cette année-là. Nous avions déjà commencé avant qu'elle ne soit adoptée, mais nous avons dû nous conformer aux exigences de cette loi. Ainsi, nous avons respecté le processus parlementaire. Puis, nous avons dû tout reprendre.

Nous nous y sommes donc attaqués à nouveau en 2007. Les consultations ont débuté l'année suivante, et le projet de loi franchit maintenant les étapes au Parlement.

Le président : Veuillez poursuivre.

Mme Hanspal : Ai-je bien répondu à votre question?

Le président : Oui. Je voulais clarifier ce point.

Mme Hanspal : La proposition que vous avez devant vous est semblable à celle de 2005, sauf qu'elle correspond aux coûts d'exploitation des services en 2009.

What is the additional revenue from this proposal? What will it go towards? It will go towards the current realities we face in regulating explosives in Canada. There is a need to undertake more robust authorization testing; meaning we have an increased rate of imported fireworks in Canada. Canadians handle fireworks. Through our testing services, we have discovered imported fireworks have a high failure rate — about 60 per cent do not meet standards. Therefore, we want to strengthen post-authorization testing.

We also want to enhance our inspection activities. Additionally, given that we are operating with a 1993 level of revenues, we need this level of revenue to ensure the sustainability of our services.

I draw your attention to slide 6. The cost base for the 2009 user fees proposal, as I indicated earlier, was approached with an activity-based costing. We respected Treasury Board policies on costing. We captured the direct and indirect courses — the full costs — of delivering these services. We also included in it the costs that we assess would be required to enhance our inspection and post-authorization testing services.

We are looking at a total of about \$4.7 million *grosso modo* in terms of operating costs.

The Chair: Is that a general figure?

Ms. Hanspal: The total is \$4.684 million.

Senator Milne: What do you mean by *grosso modo*? It sounds to me like a manufactured word.

The Chair: It is a colloquialism.

Senator Milne: Why not let the witness answer because she seems to be puzzled by *grosso modo*, as well.

Ms. Hanspal: It means “about.” I rounded \$4.684 million up to \$4.7 million.

Senator Milne: She still has not defined *grosso modo* for me.

Ms. Hanspal: *Grosso modo* is a phrase that means “about.”

Senator Milne: Is it Latin?

Ms. Hanspal: It is Latin, yes.

The Chair: I do not think the witness is finished her presentation yet. Have you finished?

Ms. Hanspal: No.

The Chair: Please carry on.

Ms. Hanspal: I draw your attention to slide number 7. We took great care in also determining the public-private split. In essence, we wanted to ensure that the services we provide for public safety and security remain in the public domain. Where we assessed

Quels sont les revenus additionnels prévus dans cette proposition? À quoi serviront-ils? Ils serviront à faire face aux réalités actuelles dans la réglementation des explosifs au Canada. Il faut effectuer des vérifications plus rigoureuses, car la quantité de pièces pyrotechniques importées est en hausse au Canada. Les Canadiens utilisent ces pièces pyrotechniques. Dans le cadre de nos vérifications des explosifs autorisés, nous avons découvert un taux d'échec élevé des pièces pyrotechniques importées : il y en a 60 p. 100 environ qui ne respectent pas les normes de sécurité. Nous voulons donc renforcer la vérification des explosifs autorisés.

Nous voulons également accroître nos activités d'inspection. En outre, étant donné que notre niveau de revenu n'a pas changé depuis 1993, nous avons besoin des ressources additionnelles pour assurer la durabilité de nos services.

Allons maintenant à la page 6. La base de coûts de la proposition de 2009 pour les frais d'utilisation, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, a été établie selon une méthode de comptabilité par activité. Nous avons respecté les politiques du Conseil du Trésor. Nous avons donc déterminé les coûts directs et indirects — les coûts totaux — de la prestation des services. Nous y avons aussi inclus les coûts d'amélioration de nos services d'inspection et de vérification des explosifs autorisés.

Au total, les coûts d'exploitation s'élèvent, *grosso modo*, à 4,7 millions de dollars.

Le président : Est-ce un montant global?

Mme Hanspal : Le total est de 4,684 millions de dollars.

Le sénateur Milne : Qu'entendez-vous par « *grosso modo* »? On dirait un mot inventé.

Le président : C'est une expression familière.

Le sénateur Milne : Pourquoi ne pas laisser le témoin répondre; elle semble être aussi perplexe que moi devant cette expression.

Mme Hanspal : Elle signifie « en gros ». J'ai arrondi le montant de 4,684 millions à 4,7 millions.

Le sénateur Milne : Elle ne m'a pas encore donné la définition de « *grosso modo* ».

Mme Hanspal : L'expression « *grosso modo* » signifie « en gros ».

Le sénateur Milne : Est-ce du latin?

Mme Hanspal : Oui.

Le président : Je pense que vous n'avez pas encore terminé votre exposé, n'est-ce pas?

Mme Hanspal : Non, je n'ai pas terminé.

Le président : Dans ce cas, veuillez poursuivre.

Mme Hanspal : Passons à la diapositive 7. Nous avons pris soin également d'établir le partage des coûts entre les secteurs public et privé. Essentiellement, nous tenions à nous assurer que les services fournis pour la sécurité de la population restent du

economic benefit for the private sector, we wanted to ensure that the revenues or the user fee proposal charged only for the private benefit.

We used certain criteria that are highlighted in the table on page 7. We included these criteria in the consultation document and we used them as a basis to determine the public-private split of every activity we costed.

We also looked at activities that we know are used by small businesses, meaning organizations with zero to five employees. We looked at those activities and we further reduced the user fees for the small businesses by 20 per cent. We took great care in assessing the impact on small business.

I draw your attention to slide 8. Slide 8 clearly sets out the costing of each major set of activities that we undertake to deliver our explosives safety services. The slide also sets out the percentage recovery that we charge for each service.

Originally, we went to stakeholders with the proposal of \$2.4 million. We received feedback from the stakeholders and, in particular, the focus was on the first item — the authorization list. We originally anticipated a cost recovery of 80 per cent. After discussions with the stakeholders, we brought the cost recovery down to 45 per cent. The stakeholders were happy and gave us written approval that they were happy with this coverage and the approach taken for the cost recovery of this item.

Slide 9 shows our key stakeholders, who are licence holders and permit holders. Sixty-seven per cent of our stakeholders are represented by four major associations. The sector is a small, static and highly specialized. Four associations represent 67 per cent of the revenue.

We sent letters to all the licence holders. We held bilateral meetings. We went across the country to Halifax and to Calgary. We met with one association here in Ottawa and went through the proposal in detail. We made a presentation. The members asked us specific questions. We took great care in responding to the questions not only during the meetings, but also on a bilateral basis.

The associations are the Canadian Explosives Industry Association, the Canadian Pyrotechnic Council, the Petroleum Services Association of Canada and the Canadian Association of Geophysical Contractors.

The Chair: Did you meet with the Canadian Construction Association?

Ms. Hanspal: No.

Jean-Luc Arpin, Inspector of Explosives, Natural Resources Canada: The Canadian Construction Association is represented by the Canadian Explosives Industry Association, CEAEC, that covers blasting explosives for mining, quarrying and construction activities.

domaine public. Lorsque nous avons déterminé que le secteur privé était avantagé sur le plan économique, nous nous sommes assurés que les revenus ou la proposition touchant les frais d'utilisation n'incluaient que l'avantage privé.

Nous avons utilisé certains critères qui sont présentés au tableau de la page 7. Nous les avons inclus dans le document de consultation et nous les avons utilisés pour déterminer le partage des coûts entre les secteurs public et privé pour chaque activité.

Nous avons aussi examiné les activités menées, à notre connaissance, par les petites entreprises, c'est-à-dire celles de zéro à cinq employés. Nous avons réduit les frais d'utilisation d'une autre tranche de 20 p. 100 pour ces entreprises et nous avons pris soin d'en évaluer les effets.

Passons maintenant à la page 8. On y explique clairement les coûts de chaque ensemble d'activités que nous exerçons dans le cadre de la prestation des services de sécurité liés aux explosifs. On y indique également les pourcentages de recouvrement que nous appliquons pour chaque service.

Au début, nous avons proposé aux intervenants un montant de 2,4 millions de dollars. Ils nous ont fait des commentaires qui portaient surtout sur la première activité, c'est-à-dire la liste des explosifs autorisés. À l'origine, nous avions prévu un taux de recouvrement de 80 p. 100. À la suite de consultations menées auprès des intervenants, nous avons ramené ce taux à 45 p. 100. Les intervenants nous ont confirmé par écrit qu'ils étaient satisfaits de ce recouvrement et de la méthode utilisée pour en établir le taux.

À la diapositive 9, nous voyons nos intervenants clés, soit les titulaires de licences et de permis. Quatre grandes associations représentent 67 p. 100 de nos intervenants. Le secteur est petit, stagnant et ultra spécialisé. Les quatre associations représentent la source de 67 p. 100 des revenus.

Nous avons envoyé des lettres à tous les titulaires de licence. Nous avons tenu des réunions bilatérales. Nous sommes allés à Halifax et à Calgary. Nous avons rencontré les représentants d'une association ici, à Ottawa, et leur avons expliqué en détail la proposition. Nous leur avons fait un exposé. Les membres nous ont posé des questions. Nous avons pris soin de bien répondre à leurs questions non seulement durant les réunions, mais aussi au cours de nos discussions.

Il s'agit des associations suivantes : l'Association canadienne de l'industrie des explosifs, le Conseil canadien de la pyrotechnie, la Petroleum Services Association of Canada et l'Association canadienne d'entrepreneurs géophysiques.

Le président : Avez-vous rencontré des membres de l'Association canadienne de la construction?

Mme Hanspal : Non.

Jean-Luc Arpin, inspecteur des explosifs, Ressources naturelles Canada : L'Association canadienne de la construction est représentée par l'Association canadienne de l'industrie des explosifs, la CEAEC, qui regroupe les utilisateurs des explosifs de sautage à des fins d'exploitation minière, d'exploitation des carrières et de construction.

The Chair: You would think they would be big users of explosives.

Mr. Arpin: They are indeed.

The Chair: Carry on.

Ms. Hanspal: We wanted to ensure that all our stakeholders had heard the proposal, and that we had responded to the concerns. We even responded in writing. We responded by letter as well.

The concept of cost recovery was fully accepted by stakeholders. One of our major stakeholders also said in writing that, “no one in industry can criticize this department for lack of consultation.”

We took great effort in resolving the issues and we even addressed the concerns of ammunition manufacturers. Many clarifications were provided to stakeholders. We provided to you a copy of the consultation report. In that report, we have details on the comments received and the responses we provided. For the most part, when people called us, they wanted to understand how the fee proposal applied to them, and we responded to those questions.

In fact, I was out West last week and I talked to stakeholders again to ensure that the proposal was still relevant and that there is still support for it. Our inspectors in our regional offices have regular dialogue with industry associations and stakeholders. We go to their meetings on a regular basis. We provide an update on the user fee proposal and seek feedback. There is still support for this proposal. I am proud of the quality of work undertaken by the Explosives Regulatory Division. They have a positive relationship that was underscored by the testimonials I heard last week.

In summary, I will leave you with three messages about this proposal. First, we took great care in costing the explosives safety services appropriately. Second, we also took great care in assessing the public/private split for each of the activities appropriately. This split was also supported by our stakeholders. Third, we conducted extensive consultations and continue to maintain an ongoing dialogue with our stakeholders to ensure the relevance of our proposal and our explosives regulatory services.

The Chair: Thank you, Ms. Hanspal. Mr. Arpin, do you plan to speak?

Mr. Arpin: No, I will answer questions as needed.

The Chair: Senator St. Germain, you have a point of order?

Le président : On serait porté à croire que ces secteurs sont de grands utilisateurs d'explosifs.

M. Arpin : Ils le sont, en effet.

Le président : Poursuivez.

Mme Hanspal : Nous voulions être certains que tous nos intervenants connaissaient la proposition et que nous avions répondu à leurs préoccupations. Nous leur avons même répondu par écrit, par lettre.

Nos intervenants ont pleinement accepté le concept du recouvrement des coûts. Qui plus est, l'un de nos principaux intervenants nous a écrit qu'« aucun membre de l'industrie ne peut accuser le ministère de ne pas avoir tenu suffisamment de consultations ».

Nous avons fait beaucoup d'efforts pour régler les problèmes et nous avons même pris en compte les préoccupations des fabricants de munitions. Nous avons fourni bien des éclaircissements aux intervenants. Nous vous avons fourni une copie du rapport de consultation. Dans ce rapport, nous expliquons en détail les commentaires que nous avons reçus et les réponses que nous avons fournies. La plupart du temps, les gens nous appelaient parce qu'ils voulaient comprendre de quelle façon la proposition relative aux frais les concernait, et nous avons répondu à leurs questions.

En fait, la semaine dernière, je suis allée dans l'Ouest et je me suis entretenue de nouveau avec les intervenants afin d'être certaine que la proposition était toujours pertinente et qu'elle obtenait encore leur appui. Les inspecteurs de nos bureaux régionaux discutent régulièrement avec les membres des associations de l'industrie et avec les intervenants. Nous assistons souvent à leurs réunions. Nous leur donnons des renseignements à jour sur la proposition relative aux frais d'utilisation et nous recueillons leurs commentaires. Ils continuent d'appuyer la proposition. Je suis fière de la qualité du travail effectué par le personnel de la Division de la réglementation des explosifs. Les rapports positifs qu'il entretient avec les intervenants ont été soulignés dans les témoignages entendus la semaine dernière.

En résumé, j'ai trois messages à vous transmettre au sujet de cette proposition. Premièrement, nous avons pris soin de calculer soigneusement les coûts des services liés à la sécurité des explosifs. Deuxièmement, nous avons également pris soin d'évaluer de façon appropriée le partage des coûts entre les secteurs public et privé pour chacune des activités. Nos intervenants ont convenu de l'équité de ce partage. Troisièmement, nous avons mené des consultations détaillées et nous entretenons le dialogue avec nos intervenants pour nous assurer de la pertinence de notre proposition et de nos services de réglementation des explosifs.

Le président : Je vous remercie, madame Hanspal. Monsieur Arpin, souhaitez-vous prendre la parole?

M. Arpin : Non. Au besoin, je vais répondre aux questions.

Le président : Sénateur St. Germain, voulez-vous faire un rappel au Règlement?

Senator St. Germain: The document is in French only, I believe; at least this is what we have here.

The Chair: No, we have it in both languages.

Senator St. Germain: Good, thank you.

Senator Banks: Thank you, witnesses. I will return to the question asked by the chair, and push you a bit on it. He asked: What is the regime that determines when you re-examine user fees? Is it when you get around to it or when they are out of whack, in your view? Are there regular five-year or ten-year cycles in which you examine your user fees, or is it simply ad hoc?

Ms. Hanspal: The trigger for examining user fees depends on the program. It is driven by the program and the assessment of the need to renew the user fees.

Senator Banks: Are the examined whenever they become inappropriate?

Ms. Hanspal: In this case, our intent is to come back in five years. We are reviewing the proposal again in five years. We intend to follow this cycle, that is what we highlighted in the consultation report. That is the trigger we are putting in place.

The Chair: Do you want to add something, Mr. Arpin?

Mr. Arpin: Yes; it is also driven by the type of activities in which we become involved. With time, technologies change. Twenty years ago, most explosives used were packaged explosives. Now, it is base explosives that are transported to the point of use, sensitized and pumped into bore holes. The way they operate determines the way we issue licences. That operation dictates how we charge fees. It evolves with time.

Senator Banks: The explosives to which you referred are the kind that are made effective, if that is the right word, or armed at the point where they are used?

Mr. Arpin: That is correct. Twenty years ago, the technology was different.

Senator Banks: The inspection regime, by definition, would also be different.

Mr. Arpin: That is correct.

Senator Banks: You talked about the split in costs and that the government should recover those costs from fees that relate to public safety. What aspects of the inspection regime do not pertain to public safety? They are referred to here sometimes as “competitive” or “financial” advantages. What competitive or financial advantages are gained by your stakeholders as a result of your inspections?

Mr. Arpin: The answer can be lengthy.

Senator Banks: Please provide examples.

Le sénateur St. Germain : Le document est uniquement en français, du moins, celui que j'ai en main.

Le président : Non, il est dans les deux langues.

Le sénateur St. Germain : Très bien, merci.

Le sénateur Banks : Je remercie les témoins. Je vais revenir à la question qu'a posée le président et vous demander plus de précisions. Le président vous a demandé quels critères déclenchent un réexamen des frais d'utilisation. Est-ce simplement quand vous décidez de le faire ou bien quand, selon vous, ils ne sont plus appropriés? Examinez-vous les frais d'utilisation systématiquement tous les cinq ou dix ans ou tout simplement de façon ponctuelle?

Mme Hanspal : La décision d'examiner les frais d'utilisation dépend du programme. Elle est prise quand on sent la nécessité de les modifier.

Le sénateur Banks : Examinez-vous les frais seulement lorsqu'ils ne sont plus appropriés?

Mme Hanspal : Dans ce cas-ci, nous avons l'intention de les réexaminer dans cinq ans. Nous réviserons la proposition dans cinq ans. C'est le rythme visé, comme l'indique notre rapport de consultation. Nous avons décidé d'en faire l'examen quinquennal.

Le président : Vous souhaitiez ajouter quelque chose, monsieur Arpin?

M. Arpin : Oui. L'examen des frais dépend aussi des activités auxquelles nous prenons part. Au fil du temps, les technologies évoluent. Il y a 20 ans, on utilisait presque exclusivement des explosifs encartouchés; maintenant, ce sont des explosifs de base, transportés au point d'utilisation, sensibilisés et placés dans des trous de mine. Nous accordons les licences en fonction du mode de fonctionnement. C'est ainsi que nous déterminons les frais à imposer, et ils évoluent avec le temps.

Le sénateur Banks : Les explosifs dont vous avez parlé sont préparés, si je puis dire, ou armés à leur point d'utilisation?

M. Arpin : C'est exact. Il y a 20 ans, la technologie était différente.

Le sénateur Banks : Le système d'inspection, par définition, l'était aussi.

M. Arpin : En effet.

Le sénateur Banks : Vous avez parlé du partage des coûts et vous avez dit que le gouvernement devrait récupérer ces coûts à partir des frais liés à la sécurité publique. Quels aspects du système d'inspection ne sont pas liés à la sécurité publique? Vous parlez ici d'avantages « concurrentiels » ou « financiers ». De quels avantages concurrentiels ou financiers vos intervenants bénéficient-ils grâce à vos inspections?

M. Arpin : Ma réponse pourrait être longue.

Le sénateur Banks : Pourriez-vous nous donner des exemples?

Mr. Arpin: For example, when we issue a licence to handle, store or process explosives, these explosives must be at a sufficient distance from the public, meaning a residence or a public road.

Senator Banks: That is a matter of public safety, is it not?

Mr. Arpin: That is correct.

Senator Banks: What are the things that are not matters of public safety?

Mr. Arpin: In issuing the license, stakeholders propose the way in which they pump or store the explosives, and we review the proposal as to whether it is done in a safe manner. This proposal will impact on their cost of operating.

Senator Banks: That proposal is also a matter of public safety, though.

Mr. Arpin: No, it is a matter for the interest of the company to operate in a certain way.

Senator Banks: That is safe.

Mr. Arpin: It is safe, but also so that they can operate, period.

Senator Banks: What part of that operating cost of the company is not related to public safety?

Mr. Arpin: We have estimated it at roughly a 60 per cent to 40 per cent split — 60 per cent of the review is for the company to operate and 40 per cent is to address the public good.

Ms. Hanspal: If you will permit me, as Mr. Arpin said, part of the proposal is the choice of where and how they want to use the explosives.

The public safety element ensures safe use of the innovations the companies want to use to access something better and faster. That choice is made by the company. We support that innovation, but we need to ensure it is safe, so we apply outcomes-based standards to ensure that they handle the explosives safely in the new way that they are contemplating to be able to do business more competitively. Handling the explosives safely is the public safety element, and the choice of mechanism and technology is more the economic part of the proposal.

Senator Banks: What is the PSAT funding?

Ms. Hanspal: PSAT funding is the funding we receive to undertake our explosives security activities.

Senator Banks: Where does the funding come from?

Ms. Hanspal: This funding is from the public purse, from appropriations. Not in the deck, per se, but in the tabled proposal, we specifically took the cost of the PSAT-related activities out of the cost of the user fees proposal because that funding is purely for security. We already receive funds for it. Security is 100 per cent a public good, so we do not apply user fees towards those activities.

M. Arpin : Par exemple, quand nous accordons un permis pour manipuler, entreposer ou utiliser des explosifs, ces explosifs doivent être tenus à une distance suffisante du public, c'est-à-dire des résidences ou des voies publiques.

Le sénateur Banks : C'est une question de sécurité publique, non?

M. Arpin : En effet.

Le sénateur Banks : Quels aspects ne concernent pas la sécurité publique?

M. Arpin : Dans la demande de permis, les intervenants nous décrivent la façon dont ils prévoient utiliser ou entreposer les explosifs, et nous vérifions qu'elle est sécuritaire. Elle aura une incidence sur leurs coûts d'exploitation.

Le sénateur Banks : Elle concerne également la sécurité publique, cependant.

M. Arpin : Non. Elle porte sur l'intérêt de l'entreprise à fonctionner d'une certaine manière.

Le sénateur Banks : D'une manière sécuritaire, tout de même.

M. Arpin : Oui, mais aussi d'une manière qui permet de soutenir l'exploitation, tout simplement.

Le sénateur Banks : Quelle proportion de ces coûts d'exploitation de l'entreprise n'est pas liée à la sécurité publique?

M. Arpin : Nous estimons qu'environ 60 p. 100 des coûts vont à l'exploitation de l'entreprise et 40 p. 100, à la sécurité publique.

Mme Hanspal : Si vous me permettez, comme M. Arpin l'a dit, une partie de la demande concerne l'endroit où on veut utiliser les explosifs et la façon dont on veut le faire.

L'élément de sécurité publique garantit l'utilisation sécuritaire des innovations que les entreprises prévoient utiliser pour obtenir de meilleurs résultats. C'est l'entreprise qui fait ce choix. Nous faisons bon accueil aux innovations, mais nous devons veiller à ce qu'elles soient sécuritaires; nous appliquons donc des normes axées sur les résultats afin que la manutention des explosifs se fasse de façon sécuritaire dans le cadre des nouvelles méthodes choisies par l'entreprise pour être plus concurrentielle. La manutention sécuritaire des explosifs est l'élément de sécurité publique, et le choix du mécanisme et de la technologie a davantage trait à l'aspect économique.

Le sénateur Banks : Qu'est-ce que le financement PSAT?

Mme Hanspal : C'est le financement qui nous est accordé pour entreprendre nos activités liées à la sécurité des explosifs.

Le sénateur Banks : D'où vient ce financement?

Mme Hanspal : Il provient des fonds publics, des crédits parlementaires. Pas dans le dossier lui-même, mais dans la proposition que nous avons déposée, nous avons expressément séparé les coûts des activités liées au PSAT des coûts de la proposition relative aux frais d'utilisation parce que ce financement sert strictement à la sécurité. Nous avons déjà reçu les fonds. La sécurité est en totalité un bien public, alors nous n'imposons pas de frais d'utilisation pour ces activités.

Senator Banks: And PSAT is an acronym for?

Ms. Hanspal: Public Services and Anti-terrorism activities.

The Chair: Senator Banks, would you outline the rule you had, as chairman, about the use of acronyms? Did we not have a fund?

Senator Banks: We had a fund; we had a pot. It was necessary that all of us, and our guests, put a buck in the pot every time we used an undefined acronym, but we did not give you notice so you are absolved of the responsibility. However, henceforth, you have been forewarned.

Fees now have been put in place for certain kinds of regulation, whereas before, no fee was charged for that regulation — zero, not merely 60 per cent or 40 per cent, depending on the purpose, but no fee. What was the rationale for no fees? I understand why we are charging a fee to recover the cost but why did we not charge that fee before?

Mr. Arpin: Some of these activities did not take place previously.

Senator Banks: They are new activities?

Mr. Arpin: Correct.

Senator Mitchell: As I read this slide then, it is not \$4.6 million in total in costs but \$6.5 million because the \$1.9 million has been taken out. I thought, for example, in the first row, authorization list, that the discount for your share of public safety costs was 55 per cent.

The Chair: You are looking at page 8?

Senator Mitchell: I thought the discount on that cost was 55 per cent to reflect properly your department's share of costs. In fact, that 45 per cent is further discounted by virtue of the \$1.9 million in PSAT funding, so I do not see the overall cost recovery rate of 47 per cent as the result. What I see is \$2.1 million in revenue, not against \$4.6 million but against \$6.5 million in costs. The pick-up is not 47 per cent but about 30 per cent or 33 per cent.

The Chair: Are you asking it as a question?

Senator Mitchell: I am asking it as a question to see if that is the case. If it is the case, it is a huge discrepancy.

Ms. Hanspal: We apply the user fees to explosives safety services, so the \$4,687,617 is our estimate of the cost of services related to delivering explosives safety regulatory services. The \$1.9 million has been extracted because that funding is for explosives security services. It is our estimate when we apply the user fees to the \$4.687 million.

Senator Milne: My first point follows on Senator Banks' comment. I am upset when I see these lists of acronyms, an alphabet soup of initials, and I find it insulting to the committee and the public who are watching us on television.

Le sénateur Banks : Et que signifie l'acronyme PSAT?

Mme Hanspal : Services publics et antiterrorisme.

Le président : Sénateur Banks, pourriez-vous énoncer la règle que vous aviez instaurée, quand vous étiez président, au sujet de l'utilisation des acronymes? N'avions-nous pas un fonds?

Le sénateur Banks : Nous avons effectivement une cagnotte dans laquelle nous devons tous, y compris nos invités, déposer un dollar chaque fois que nous utilisons un acronyme non défini, mais nous ne vous en avons pas avisée, alors vous en êtes dispensée. Mais vous êtes maintenant prévenue.

Pour certains types de réglementation, il y a maintenant des frais d'utilisation alors qu'auparavant, il n'y en avait pas — zéro, pas même 60 ni 40 p. 100, selon l'objet de l'activité. Pour quelle raison n'y avait-il aucun frais? Je comprends pourquoi nous imposons des frais pour recouvrer les coûts, mais pourquoi ne le faisons-nous pas avant?

M. Arpin : Certaines de ces activités sont nouvelles.

Le sénateur Banks : Ce sont de nouvelles activités?

M. Arpin : Exactement.

Le sénateur Mitchell : Alors dans cette diapositive, le total des coûts n'est pas de 4,6 millions de dollars, mais bien de 6,5 millions, puisqu'une tranche de 1,9 million en a été déduite. Je pensais, par exemple, pour l'activité de la première ligne, soit la liste des explosifs autorisés, que la réduction des coûts entraînée par le nouveau partage en matière de sécurité publique était de 55 p. 100.

Le président : Êtes-vous à la page 8?

Le sénateur Mitchell : Je pensais que la réduction des coûts était de 55 p. 100 pour correspondre à la part réelle des coûts de votre ministère. En fait, le taux n'est pas vraiment de 45 p. 100, en raison du montant de 1,9 million en financement PSAT qui est retranché. Le taux global de recouvrement des coûts n'est donc pas de 47 p. 100. Les revenus totaux sont de 2,1 millions. Il faut les appliquer non pas à des coûts de 4,6 millions, mais bien à des coûts de 6,5 millions, ce qui donne alors un taux de recouvrement de 30 ou 33 p. 100 environ.

Le président : Est-ce une question?

Le sénateur Mitchell : Oui. Je pose la question pour savoir si c'est le cas, parce que c'est là un écart énorme.

Mme Hanspal : Nous imposons des frais d'utilisation pour les services liés à la sécurité des explosifs, et le montant de 4 687 617 \$ représente donc notre estimation des coûts relatifs à la prestation de services de réglementation en matière de sécurité des explosifs. Le montant de 1,9 million a été déduit parce qu'il est destiné aux services de sécurité des explosifs. C'est notre estimation quand nous appliquons les frais d'utilisation aux 4,687 millions.

Le sénateur Milne : Mon premier point fait suite au commentaire du sénateur Banks. Je suis contrariée quand je vois une pareille liste d'acronymes, une véritable salade de sigles. C'est une insulte au comité et aux téléspectateurs.

On slide 6, you have total ERD costs; cost allocations — MMS; cost allocation — NRCan, that I understand; and FTEs “address a significantly increased workload.” Hello, what do all these acronyms mean? You then use a word like *grosso modo*, which you cannot really define yourself. I know *pro rata* and *pro bono*, but *grosso modo* is industry-specific, obviously, and I think the committee and the public deserve explanations for all these terms.

Ms. Hanspal: Would you like me to go through each of them?

The Chair: I think the senator is asking, for each of the acronyms she outlined, if you can give the full name.

Senator Milne: O and M.

The Chair: In fairness, *grosso modo* is not industry-specific. It is a term that, perhaps, has escaped you, but it is well known.

Senator Milne: I have never run into it on the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs, and I have run into a lot of Latin there.

The Chair: If you defer and give us a list after the hearing, it might be more practical. Do you agree, Senator Milne, to receive a list of these acronyms with their full names and have it filed with the committee?

Senator Milne: That will probably save time here, but it will not help the public at all.

The Chair: At this point, maybe not.

Senator Milne: When it comes to consultations, you have held bilateral meetings umpteen hundred times with four major industry organizations, et cetera. Many outside experts have drawn up two different schedules now that we know about. There have been how many trips across the country to consult with all these different groups and people since 1993, and it has taken you until now to come up with this proposal?

Ms. Hanspal: In 2004, the User Fees Act came into force. We had a revised proposal, and we had to change our proposal to respect the legislative requirements, and so we had to undertake the consultations dictated by the User Fees Act.

Senator Milne: That was 2004. You came out with the proposal in 2005 and then circumstances interfered. Still, it is 2009 now.

Ms. Hanspal: Again, in 2007, we re-costed to ensure the stakeholders see the freshest possible proposal. We updated the costing in 2007. As quickly as we could, we consulted in 2008 and had the proposal tabled in Parliament on May 26 of last year.

À la diapositive 6, vous écrivez coûts totaux de la DRE, attribution des coûts — SMM, attribution des coûts — NRCan, celui-là, je sais, et ETP « contribuent à l'exécution d'une charge de travail ayant augmenté de manière substantielle ». Ohé! Que veulent dire tous ces acronymes? Ensuite, vous utilisez l'expression « *grosso modo* », que vous ne pouvez définir vous-même. Je connais les termes *pro rata* et *pro bono*, mais de toute évidence, « *grosso modo* » est un terme propre à l'industrie, et je crois que le comité et le public ont droit à une explication de tous ces termes.

Mme Hanspal : Aimeriez-vous que je vous les explique un à un?

Le président : Je pense que le sénateur demande que vous utilisiez l'appellation complète, plutôt que des acronymes.

Le sénateur Milne : F et E.

Le président : En toute franchise, « *grosso modo* » n'est pas un terme propre à l'industrie. Vous ne connaissez peut-être pas l'expression, mais elle est courante.

Le sénateur Milne : Je ne l'ai jamais entendue au Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles et pourtant, j'y ai entendu bien des mots latins.

Le président : Si vous nous donnez une liste après la séance, ce sera plus pratique. Êtes-vous d'accord, sénateur Milne, pour qu'une liste de ces acronymes et de leur signification soit déposée auprès du comité?

Le sénateur Milne : Cela va probablement nous faire gagner du temps, mais le public ne sera pas plus éclairé.

Le président : À cette étape-ci, probablement pas.

Le sénateur Milne : En ce qui concerne les consultations, vous avez tenu je ne sais combien de réunions bilatérales avec quatre grandes organisations représentant l'industrie, entres autres. Beaucoup d'experts externes ont contribué à établir deux échéanciers différents dont nous sommes au courant. Vous avez parcouru le pays à maintes occasions pour consulter les différents groupes et la population depuis 1993, et il vous a fallu tout ce temps pour en arriver à cette proposition?

Mme Hanspal : En 2004, la Loi sur les frais d'utilisation est entrée en vigueur. Nous avions une proposition de révision, mais nous avons dû la modifier pour respecter les exigences législatives. Nous avons donc dû entreprendre les consultations prescrites par la Loi sur les frais d'utilisation.

Le sénateur Milne : C'était en 2004. Vous avez présenté la proposition en 2005, puis la situation s'est compliquée, j'en conviens, mais nous sommes tout de même en 2009.

Mme Hanspal : Encore une fois, en 2007, nous avons recalculé les coûts pour nous assurer que les intervenants obtiennent la proposition la plus récente possible. Nous avons mis à jour le calcul des coûts en 2007. Nous avons tenu des consultations le plus rapidement possible en 2008 et nous avons déposé la proposition au Parlement l'an dernier, le 26 mai.

Senator Milne: I know what has happened since May 26 last year, but those circumstances still do not excuse all this time and all these trips across the country at public expense. I believe it is a great job to have.

Ms. Hanspal: We undertook . . . Pardon me?

Senator St. Germain: I said, so is the Senate.

Senator Milne: You should know, Senator St. Germain.

Ms. Hanspal: Senator Milne, for the purposes of these consultations, we undertook two sets of trips: one to Halifax and one to Calgary. Stakeholders made a point of coming together in Calgary and Halifax, and we picked trips where we knew stakeholders were holding annual general meetings, so as not to displace them too much. We took great care in minimizing the impact, even of the consultations with stakeholders.

We tried our best to consult, and to meet the requirements of the User Fees Act as fully as possible while minimizing the cost to the taxpayer.

Senator Milne: The other day we had a list in front of us of how each one of the sets of fees have increased, and now I cannot find that list of individual fees.

At that time, I spoke about having some sort of a comparison of 1993, 2005 and now to see if all these sets of fees are increasing in an approximately straight line so that we know that it is increasing in a fair manner, but I do not see that comparison here, and I do not see it in your presentation.

The Chair: We have it.

Senator Milne: We had a chart of the fees alone. I do not know where that list has gone.

We had a chart that showed the fees that are charged now, the 1993 fees and what you propose here. We need to know if these fees are increasing at about the same rate that the costs to the industry have increased over that same period of time. I do not see anything in your presentation whatsoever that is specific.

Ms. Hanspal: We base the fees on the cost of delivering the operations, in terms of delivering our explosives regulatory services. Some costs have changed because of the new activities, as Mr. Arpin highlighted, such as post-authorization testing. The world has changed; and the technology has changed. We have more imported fireworks. Risks are different today than even 16 years ago.

To ensure we were objective, we had a respected third-party consultant undertake the activity-based costing. We made sure we respected Treasury Board costing policy. We worked closely with

Le sénateur Milne : Je suis au courant de ce qui s'est passé depuis le 26 mai dernier, mais même ces circonstances ne justifient pas que vous ayez pris tout ce temps et que vous ayez parcouru le pays à maintes reprises aux frais des contribuables. Je crois que vous avez vraiment un emploi de rêve.

Mme Hanspal : Nous avons entrepris... Je vous demande pardon?

Le sénateur St. Germain : J'ai dit : les sénateurs aussi.

Le sénateur Milne : Si quelqu'un le sait, c'est bien vous, sénateur St. Germain.

Mme Hanspal : Sénateur Milne, aux fins de ces consultations, nous avons effectué deux séries de déplacements : l'une à Halifax et l'autre à Calgary. Les intervenants se sont fait un devoir d'assister aux réunions à Calgary et à Halifax, et nous avons choisi deux villes où nous savions que les intervenants tenaient leurs assemblées générales annuelles afin qu'ils n'aient pas trop à se déplacer. Nous avons pris soin de réduire au minimum les répercussions, même en ce qui concerne les consultations auprès des intéressés.

Nous avons fait de notre mieux pour consulter les gens et pour respecter pleinement les exigences de la Loi sur les frais d'utilisation, tout en réduisant le plus possible les coûts défrayés par les contribuables.

Le sénateur Milne : L'autre jour, nous avions la liste des augmentations pour chaque série de frais, mais je ne la trouve plus.

J'avais alors proposé d'effectuer une sorte de comparaison entre les frais de 1993, ceux de 2005 et ceux d'aujourd'hui pour voir s'ils augmentent tous de façon assez linéaire, afin que nous sachions si l'augmentation est équitable, mais je ne vois pas cette comparaison ici ni dans votre document, d'ailleurs.

Le président : Nous l'avons.

Le sénateur Milne : Nous avons un graphique des frais uniquement. Je ne sais pas où se trouve cette liste.

Nous avons un graphique qui montrait les frais actuels, ceux de 1993 et ce que vous proposez. Nous avons besoin de savoir si ces frais augmentent à peu près au même rythme que les coûts de l'industrie durant la même période. Il n'y a rien dans votre document qui le précise.

Mme Hanspal : Nous établissons les frais selon les coûts de gestion des opérations, sur le plan de la prestation des services de réglementation des explosifs. Certains coûts ont changé en raison de nouvelles activités, comme M. Arpin l'a souligné, par exemple la vérification des explosifs autorisés. Le monde évolue, et la technologie aussi. On importe davantage de pièces pyrotechniques au Canada. Les risques d'aujourd'hui sont différents de ceux d'il y a 16 ans.

Afin d'être objectifs, nous avons demandé à un expert-conseil externe respecté d'établir les coûts en fonction des activités. Nous nous sommes tenus de respecter la politique du Conseil du Trésor

central agency to ensure that we were transparent and that we respected all the accountability principles. The costs are based on the delivery of our explosives regulatory services to industry.

If I understand you correctly, we did not look at the industry budgets per se. However, the industry stakeholders we consulted provided robust input on our fee schedule. The focus was primarily on the new fees we were charging on authorization. We originally proposed charging fees with coverage of up to 80 per cent. We received feedback from industry, which looked at the proposal closely, based on their assessment of their budgets, and we brought coverage down to about 45 per cent.

The Chair: I believe it is 47 per cent.

Ms. Hanspal: Yes, that is correct. To answer your question, we took great diligence in reflecting our costs. We worked closely with Treasury Board and people outside the Explosives Regulatory Division to ensure that we were held true. The industry assessed their budgets and then provided input. We listened to industry and modified the proposal to reflect their concerns.

Senator Milne: This matter should be dealt with properly in regulations. Was it put into the bill, at whatever time the new bill came through, or was it in the bill in 1993 that you were originally operating under? Will you need to go through this exercise again, coming before Parliament to change your fees every five years?

Ms. Hanspal: The User Fees Act dictates that we come to Parliament and we respect the law. We come here because these fees are charged as a result of delivering regulatory services. Hopefully, following your approval, we will undertake regulatory amendments to be able to charge these fees. We cannot undertake those regulatory amendments until we have undertaken the due diligence, as dictated by the User Fees Act of 2004.

Senator Milne: Are you telling me this issue must come back to Parliament again in five years?

Ms. Hanspal: Yes.

The Chair: That is what she is saying.

Mr. Arpin: The User Fees Act again is a new act of Parliament, adopted only in 2004. Before the User Fees Act, our user fees that appear in regulations did not have to go through a parliamentary process, as is the case now. This is why, if we want to change the fees again, we need to go through this process to comply with the User Fees Act.

The Chair: The process is a two-step one to protect the user from being summarily overcharged.

Mr. Arpin: That is correct.

Ms. Hanspal: We brought copies of the User Fees Act.

The Chair: We have them available. Thank you very much.

en matière d'établissement des coûts. Nous avons travaillé de près avec l'organisme central afin d'assurer une transparence et de respecter tous les principes gouvernant la responsabilisation. Les coûts ont été établis en fonction des services de réglementation des explosifs fournis à l'industrie.

Si j'ai bien compris votre question, vous cherchez à savoir si nous avons consulté l'industrie sur ses budgets. La réponse est non, mais les intervenants avaient bien des choses à dire sur notre barème tarifaire. Il était surtout question des nouveaux frais qui allaient être perçus à l'étape de l'autorisation. Nous avions d'abord prévu des frais permettant le recouvrement de 80 p. 100 des coûts. L'industrie a étudié cette proposition en fonction de ses budgets, et le taux de recouvrement a été ramené à environ 45 p. 100 en raison des préoccupations de l'industrie.

Le président : Je crois que c'est 47 p. 100.

Mme Hanspal : Oui, vous avez raison. En réponse à votre question, nous avons fait preuve d'une grande diligence pour tenir compte de nos coûts réels. Nous avons collaboré de près avec le Conseil du Trésor et d'autres intervenants à l'extérieur de la Division de la réglementation des explosifs pour respecter toutes les consignes. L'industrie a fourni son avis en fonction de ses budgets. Nous en avons tenu compte et avons modifié notre proposition en conséquence.

Le sénateur Milne : Cette question devrait en fait faire l'objet d'un règlement. L'a-t-on ajoutée au projet de loi qui a été déposé récemment, ou figurait-elle dans le premier projet de loi de 1993? Allez-vous devoir vous adresser au Parlement tous les cinq ans pour changer le barème tarifaire?

Mme Hanspal : La Loi sur les frais d'utilisation stipule que nous devons nous adresser au Parlement et nous la respectons. Nous sommes ici parce que les frais sont exigés contre la prestation de services de réglementation. Sous réserve de votre approbation, nous allons modifier le Règlement afin de percevoir ces frais. Pour modifier le Règlement, nous devons faire preuve de diligence raisonnable conformément à la Loi sur les frais d'utilisation de 2004.

Le sénateur Milne : Cette question reviendra-t-elle au Parlement dans cinq ans?

Mme Hanspal : Oui.

Le président : C'est ce qu'elle dit.

M. Arpin : La Loi sur les frais d'utilisation est une nouvelle loi qui a été adoptée en 2004. Auparavant, les frais d'utilisation prévus dans le Règlement n'étaient pas soumis à l'approbation parlementaire, comme c'est le cas maintenant. Par conséquent, si nous voulons modifier les frais d'utilisation, il faut passer par le Parlement conformément à la Loi sur les frais d'utilisation.

Le président : Il s'agit d'un processus à deux étapes visant à protéger l'utilisateur de frais excessifs.

M. Arpin : C'est bien cela.

Mme Hanspal : Nous avons apporté des copies de la Loi sur les frais d'utilisation.

Le président : Nous en avons. Merci.

Senator Lang: I thank the witnesses for their information. They have done a good job in giving us an outline in an area that most of us know little about.

Looking at the information here, we are not only looking at a cost recovery of 47 per cent, as opposed to 80 per cent, but the division will also increase its activities, if everything is approved. In other words, if we maintain the status quo, and the division does not increase its scrutiny of the industry and its testing, we would be at a budget of about \$2.8 million or \$2.9 million. However, with the increase in fees, and what the proposal recommends, the division will increase the cost of its services by an additional \$1.1 million. Is that correct?

Ms. Hanspal: No, if you go back to page 6, the total cost allocated to delivering our current services is \$4.684 million, and \$600,000 is for the additional work that we are contemplating. It is only \$600,000 of the total cost. That is only the cost of delivering the services, and \$600,000 in direct and indirect costs for delivering the enhanced inspection activities to undertake the post-authorization testing.

We took that cost and set up a recovery schedule, which is set out on page 8, if you move forward by three pages.

Senator Lang: I have it.

Ms. Hanspal: We then took each one of the activities that go into delivering the services, and determined the split. We will recover only \$2.185 million in estimated revenue.

Senator Lang: On the question of fireworks, you say up to 60 per cent of these fireworks that come into Canada do not meet standards, yet we will recover only 40 per cent. It seems to me that is where much of your testing will be. Is that correct?

Mr. Arpin: That is correct. Fireworks occupy a great deal of our time with respect to the authorization of explosives.

I want to make several comments as well. In 1993, most of the fireworks sold and used in Canada came either from Europe or the U.S., or were manufactured in Canada. Nowadays, the situation is different. More than 90 per cent are imported from China. Because of the way the act and the regulations are written, when we authorize an explosive, it goes on the list of authorized explosives and stays there forever.

You are allowed to take samples at any point in time to verify whether these explosives can continue to be imported, manufactured, stored or used safely. These additional fees are needed to address this type of issue. We know there is an issue out there, because when the fireworks go through the formal authorization process, even though the manufacturers know that they are to be tested by our lab, 60 per cent of them still fail the authorization process.

Senator Milne: What happens to these ones that fail? This issue is a matter of public safety. How do you dispose of them?

Le sénateur Lang : Je remercie les témoins des informations fournies. Ils nous ont bien renseignés sur un domaine que la plupart d'entre nous connaissent peu.

En lisant les documents, je constate que vous proposez un recouvrement de 47 p. 100 des coûts plutôt que de 80 p. 100, ainsi qu'une intensification des activités de la division, à condition d'obtenir l'approbation nécessaire, bien sûr. En d'autres termes, si le statu quo reste tel quel, et si la division n'intensifie pas sa surveillance de l'industrie et les essais, le budget se situera à 2,8 ou 2,9 millions de dollars. Si la proposition est approuvée, toutefois, il y aura une hausse des frais et les coûts des services fournis par la division augmenteront de 1,1 million de dollars. Ai-je raison?

Mme Hanspal : Non, si vous allez à la page 6, vous verrez que le total des coûts de prestation des services actuels se chiffre à 4,684 millions de dollars et que les services supplémentaires proposés représenteraient 600 000 \$. Il s'agit de seulement 600 000 \$ par rapport au total des coûts. Cela représente les coûts liés à la prestation de services, soit 600 000 \$ en coûts directs et indirects liés aux activités d'inspection accrues nécessaires à la vérification après l'autorisation.

Nous avons utilisé ces coûts pour établir un programme de recouvrement qui figure à la page 8, deux pages plus loin.

Le sénateur Lang : Je vois.

Mme Hanspal : Nous avons ensuite examiné chacune des activités liées à la prestation des services et avons fait des calculs. Nous ne pensons recouvrer que 2,185 millions de dollars.

Le sénateur Lang : Vous avez dit que jusqu'à 60 p. 100 des feux d'artifice importés au Canada ne sont pas conformes aux normes, mais vous ne recouvrerez que 40 p. 100 des coûts. Il me semble que la majeure partie de vos vérifications viseront ces produits. Ai-je raison?

M. Arpin : Oui. Nous consacrons énormément de temps aux feux d'artifice à l'étape de l'autorisation des explosifs.

J'aimerais fournir quelques renseignements supplémentaires. En 1993, la plupart des feux d'artifice vendus et utilisés au Canada provenaient ou bien d'Europe ou bien des États-Unis, ou encore étaient fabriqués au Canada. De nos jours, ce n'est plus le cas. Plus de 90 p. 100 des feux d'artifice sont importés de Chine. En vertu de la loi et de son règlement, chaque explosif autorisé est ajouté à la liste des explosifs autorisés et y figurera jusqu'à nouvel ordre.

Nous sommes autorisés à prélever des échantillons à tout moment afin de vérifier si ces explosifs peuvent toujours être importés, fabriqués, entreposés et utilisés en toute sécurité. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons imposer des frais supplémentaires. Nous savons qu'il existe un problème, car même si les feux d'artifice sont soumis à un processus d'autorisation officiel, même si les fabricants savent qu'il y aura des essais dans notre laboratoire, 60 p. 100 des feux d'artifice sont jugés inacceptables.

Le sénateur Milne : Qu'arrive-t-il aux produits jugés inacceptables? C'est une question de sécurité publique. Que faites-vous de ces feux d'artifice?

Mr. Arpin: These fireworks are only samples that are sent to the laboratory. If they fail the authorization process, they are not added to the list of authorized explosives and they cannot be imported.

Senator Milne: So they cannot come into the country at all.

Senator Sibbeston: I wonder if we are putting so much focus and attention on such a small matter because of the nature of the industry, or the nature of what it is about: that is, the fact that it can explode and damage things. Is that the reason there is so much emphasis on this issue? Why are we, as a Senate committee and even as a Parliament, worried about user fees? Thousands of areas are controlled by regulation and involve user fees. Why are you before us, in a sense?

The Chair: Before I ask the witness to answer, the steering committee addressed this question. In particular, as explained by the witness earlier, there has been a long hiatus; there has been prorogation. Since we were only starting, as a new committee, there was the potential to hold a hearing to understand what the issue was all about, and we decided to hold the hearing. Otherwise, senator, the 20 days would elapse, these fees would pass on to the regulatory process, and we would not spend time studying it. The idea was that we would clarify a few issues, and I am happy that you posed that question.

Ms. Hanspal: We are meeting the requirements of the user fee act, and we appreciate the opportunity to come here to speak. We appreciate the opportunity to give you a presentation to answer any questions you may have.

Senator Sibbeston: I appreciate that need. It is most unusual for this committee to review user fees. Thousands of different areas deal with user fees, for example, ships, boats, planes, airports, and their representatives do not come before us. The minister can probably deal with this matter and present it to Parliament.

Why are we doing this study? Is it because of the nature of the subject; because explosives are dangerous and they can cause a lot of damage if not properly dealt with?

Ms. Hanspal: It is not the substance. In the last 10 years, we have not had any major incidents. I think it is because of the excellent work the team is undertaking. We are here because we are meeting the requirements of the law, the User Fees Act. According to the User Fees Act, every user fee proposal must be tabled in Parliament; 20 days in the House of Commons, and 20 days in the Senate. If we are invited to speak to the committee, then we come and present the proposal. We were invited to present the proposal, and to respond to any questions.

The Chair: Again, Senator Sibbeston, your point is well taken. However, during the 1980s when the government started to look at cost recovery for a lot of areas, the concept of user fees became

M. Arpin : Seuls des échantillons sont envoyés au laboratoire. S'ils sont rejetés à l'étape de l'autorisation, le produit n'est pas ajouté à la liste des explosifs autorisés et il est frappé d'une interdiction d'importation.

Le sénateur Milne : Il est donc impossible d'importer ces produits au pays.

Le sénateur Sibbeston : Je me demande si nous accordons tant d'importance et d'attention à une question mineure à cause de la nature de l'industrie, c'est-à-dire que ce sont des produits explosifs qui peuvent entraîner des dommages. Est-ce bien la raison pour laquelle nous accordons tant d'importance à la question? Pourquoi notre comité sénatorial, voire même le Parlement, se penche-t-il sur des frais d'utilisation? Des milliers de domaines sont soumis à une réglementation prévoyant des frais d'utilisation. Pourquoi êtes-vous venus?

Le président : Avant que le témoin ne réponde, je signale que le comité de direction a déjà répondu à cette question. Cela s'explique, comme l'a dit le témoin plus tôt, du fait qu'il y a eu une longue pause due à la prorogation. Comme notre comité commençait ses activités, nous avions la possibilité de tenir une séance afin de faire le tour de la question. Sinon, cher collègue, le délai de 20 jours serait échu, les frais d'utilisation seraient incorporés à la réglementation, et nous n'aurions aucun droit de regard. Nous avons organisé la séance afin de tirer au clair quelques points, et je suis bien content que vous ayez posé la question.

Mme Hanspal : Nous respectons les exigences prévues dans la Loi sur les frais d'utilisation et nous sommes heureux d'avoir la possibilité de venir ici témoigner. Nous répondrons à vos questions avec plaisir.

Le sénateur Sibbeston : Je vois bien qu'il y a un besoin. C'est toutefois inhabituel que notre comité se penche sur les frais d'utilisation. Des milliers de secteurs prévoient des frais d'utilisation, comme ceux des navires, des bateaux, des avions et des aéroports, et pourtant nous n'avons recueilli aucun témoignage à ce sujet. Le ministre pourrait probablement s'en occuper et soumettre la question au Parlement.

Pourquoi faisons-nous cette étude? Est-ce à cause de la nature des explosifs, qui sont dangereux et qui peuvent causer énormément de dommages si toutes les précautions ne sont pas prises?

Mme Hanspal : Ce n'est pas la nature des produits qui est en cause. Au cours de la dernière décennie, il n'y a pas eu d'incidents majeurs grâce, à mon avis, au travail formidable de l'équipe responsable. Nous sommes ici conformément aux exigences de la Loi sur les frais d'utilisation. Selon la loi, toute proposition de frais d'utilisation doit être déposée au Parlement; un délai de 20 jours est prévu à la Chambre des communes et un autre de 20 jours au Sénat, pour en faire l'examen. Nous acceptons toute invitation à présenter la proposition. Votre comité nous a invités à venir le faire et à répondre à ses questions.

Le président : Encore une fois, sénateur Sibbeston, nous comprenons votre point de vue. Sachez que pendant les années 1980, le gouvernement a cherché à recouvrer ces coûts dans bien

very much in vogue — so much so that there were alleged abuses. There were fears that there could be misapplication or exaggeration of these fees, and those fears led to the enactment of the User Fees Act, which is not a statute geared only to explosives and to the department of these witnesses. The statute applies to all user fees. For example, there are big user fees for sending a tugboat in the Arctic to a stranded vessel, or something like that. A process was needed to review that issue. We do not have to hold the hearing but it is our option; that is why we have the 20-sitting-day window.

The steering committee look at this proposal and, for the reasons I stated earlier — and Senator Milne has accurately pointed them out as well — to us it appeared that there is a large discrepancy in the fees for which they now ask approval, compared to the 1993 list, albeit we recognize that it is nearly 20 years later. That is why we are studying this item, Senator Sibbeston.

Senator St. Germain: What happens if we do not approve the proposal? What happens then? I agree with Senator Sibbeston. I do not question the suggestions of the steering committee, but user fees are so common in our system, why are studying this particular subject? What happens if we disapprove them as a committee?

The Chair: We would report back to the Senate, and then answer to our colleagues in the Red Chamber.

Senator St. Germain: I realize that.

Senator Sibbeston: Can you explain the process to me? In the Northwest Territories where I am from, there is a lot of use of explosives in the diamond mines and other mines. Yellowknife, as an example, is built on rock that is part of the Cambrian Shield, so a lot of explosives are used when they build roads, subdivisions, and so on. What is the process for people obtaining permits to use explosives? Is it complicated? Do you have staff in Yellowknife? Is the application process simple or complex?

Mr. Arpin: That area comes under the federal Explosives Act, which regulates the import, manufacture, storage and authorization of explosives. If someone wants to blast in Yellowknife, and if someone wants to manufacture close to the point of use, they need a factory licence to manufacture the explosives. If they want to store for a period of time at the factory, that is allowed. If they want to transfer explosives from Alberta to Yellowknife that are already manufactured, and then store them in Yellowknife, they need a magazine licence to store those explosives. To do the blasting itself is a provincial jurisdiction.

Senator Sibbeston: Does a person then go into an office in Yellowknife and try to obtain a permit, or where does the permit come from?

des domaines, et les frais d'utilisation étaient très à la mode, tant et si bien qu'il y eu, paraît-il, de l'abus. On craignait qu'il puisse y avoir des frais excessifs ou mal adaptés, d'où l'adoption de la Loi sur les frais d'utilisation, qui ne porte pas seulement sur les explosifs et sur le ministère dont relèvent les témoins. Elle porte sur l'ensemble des frais d'utilisation. À titre d'exemple, des frais d'utilisation considérables sont imposés pour l'envoi d'un remorqueur à la rescousse d'un navire coincé dans l'océan Arctique. Il fallait donc établir un processus d'examen. Nous n'étions pas tenus d'y consacrer une séance, mais nous avons choisi de le faire; c'est la raison pour laquelle un délai de 20 jours est prévu.

Le comité de direction a examiné la proposition et, pour les raisons énoncées, raisons qui ont été reprises par le sénateur Milne, il nous a semblé qu'il y avait un écart important entre les frais proposés et ceux de la liste de 1993, même si nous reconnaissons que presque 20 ans se sont écoulés. C'est la raison pour laquelle nous nous penchons sur la question, sénateur Sibbeston.

Le sénateur St. Germain : Qu'arrivera-t-il si nous n'approuvons pas la proposition? Je suis d'accord avec le sénateur Sibbeston. Je ne remets pas en question les décisions prises par le comité de direction, mais les frais d'utilisation sont monnaie courante dans notre système, et je me demande pourquoi nous avons retenu ce sujet d'étude particulier. Qu'arrivera-t-il si le comité rejette la proposition?

Le président : Nous en ferions rapport au Sénat et nous aurions à répondre aux questions de nos collègues dans la Chambre haute.

Le sénateur St. Germain : J'en suis conscient.

Le sénateur Sibbeston : Pouvez-vous m'expliquer le processus? Dans les Territoires du Nord-Ouest, d'où je viens, on utilise beaucoup d'explosifs dans les mines diamantifères et autres. Yellowknife, par exemple, repose sur le roc du bouclier pré-Cambrien, et on s'est servi de beaucoup d'explosifs pour construire les routes, les quartiers résidentiels, et ainsi de suite. Quel est le processus prévu pour l'obtention d'un permis d'utilisation d'explosifs? Est-ce bien compliqué? Avez-vous du personnel à Yellowknife? La demande est-elle simple ou complexe?

M. Arpin : Cela concerne la Loi sur les explosifs fédérale qui régit l'importation, la fabrication, l'entreposage et l'autorisation des explosifs. Si l'on souhaite faire du dynamitage à Yellowknife, ou encore y établir une usine d'explosifs, il faut obtenir un permis de fabricant d'explosifs. L'entreposage d'explosifs dans une usine est autorisé. Si l'on souhaite faire venir des explosifs de l'Alberta à Yellowknife et les y entreposer, il faut obtenir une licence pour poudrières. Le dynamitage comme tel relève de la compétence des provinces.

Le sénateur Sibbeston : Suffit-il de se rendre dans un bureau de Yellowknife pour obtenir un permis? Où faut-il aller?

Mr. Arpin: We have offices across Canada, from Halifax to Vancouver. Your area is covered by the Calgary office. We have inspectors. Whenever we issue a licence, we will conduct an inspection before issuing the licence, or after having issued the licence to verify that licensee respects the conditions of the licence.

Senator Sibbeston: Is the process a smooth one, or is it bogged down in bureaucracy, red tape and paper?

Mr. Arpin: As part of the user fees proposal and as mandated by the User Fees Act, a performance standard must be respected. We provide the response within 30 days after receiving the request. We are normally much faster than 30 days.

The Chair: Our diligent clerk has anticipated the question that you raised, and also that of Senator St. Germain. We have examples of other user fee submissions to a committee, the report of that committee, and observations made by another committee. I will arrange to have this information circulated to all members of the committee to give you a sense that this is part of an overall process.

Senator Neufeld: I thank the witnesses for their answers. I think they have given a good record of what takes place.

You said you held major hearings in Halifax and in Calgary, and I am thinking also about British Columbia. Further to Senator Sibbeston's question in regard to blasting for home construction, who represents home construction and such matters? What group did you talk to that would speak for all home construction in Western Canada?

Ms. Hanspal: Last week, I met with the International Society of Explosives Engineers, ISEE. They are not only engineers, but the blasters, the individuals involved in construction. We met the executive from their British Columbia chapter. We undertook outreach with them. I said that the explosives user fees are still active and we have them tabled in Parliament. They asked about the status, and they still are fine with the proposal. We consult them on a regular basis, and our regional office undertakes outreach with them as well.

The ISEE, Western Chapter, represents the Western provinces, and there is an Ontario chapter. ISEE does not have a Canadian chapter, per se. They are not as organized, but these organized bodies represent the British Columbia interests and the Western interests.

Senator Neufeld: I assume it is the same for mining and oil and gas. Is that correct?

Mr. Arpin: The companies that manufacture and distribute in Canada operate all across Canada. Essentially, it is three or four large companies, Dyno, Orica, Austin and one other.

M. Arpin : Nous avons des bureaux partout au Canada, allant de Halifax à Vancouver. Votre région relève du bureau de Calgary. Nous avons des inspecteurs. Avant de délivrer une licence, nous effectuons une inspection. Il arrive également qu'après la délivrance de la licence, nous vérifions que le détenteur respecte les conditions imposées.

Le sénateur Sibbeston : Les démarches sont-elles relativement faciles ou encore lourdes et encombrantes?

M. Arpin : Conformément à la Loi sur les frais d'utilisation et tel qu'il est indiqué dans notre proposition, il y a des normes à respecter. Nous devons répondre à toute demande dans les 30 jours. Nous arrivons habituellement à le faire dans un délai beaucoup plus bref.

Le président : Notre greffière diligente avait prévu votre question ainsi que celle du sénateur St. Germain. Nous avons des exemples d'autres propositions de frais d'utilisation qui ont été soumises à un comité, du rapport du comité ainsi que des observations faites par un autre comité. Je vais faire circuler des copies de ces documents à tous les membres du comité afin qu'ils puissent se faire une idée de tout le processus.

Le sénateur Neufeld : Je remercie les témoins de leurs réponses. Je crois qu'ils ont bien décrit le processus.

Vous avez dit que vous avez tenu des consultations d'envergure à Halifax et à Calgary, ce qui m'amène à penser à la Colombie-Britannique. Pour donner suite à la question du sénateur Sibbeston concernant les dynamitages servant à la construction de maisons, j'aimerais savoir qui représente les constructeurs du secteur résidentiel à ce sujet. Quel groupe avez-vous consulté pour obtenir l'avis de tous les constructeurs de maisons de l'Ouest canadien?

Mme Hanspal : La semaine dernière, j'ai rencontré des représentants de l'International Society of Explosives Engineers, l'ISEE. Cette société regroupe non seulement des ingénieurs, mais également des préposés au tir et des constructeurs. Nous avons rencontré les dirigeants du bureau de la Colombie-Britannique pour les consulter. Je leur ai indiqué que les frais d'utilisation visant les explosifs étaient toujours en vigueur et que nous avons déposé une proposition au Parlement. Notre proposition leur convient, et ils se sont renseignés sur l'état des choses. Nous les consultons régulièrement, tout comme le fait notre bureau régional.

L'ISEE a un bureau pour l'Ouest canadien et un bureau pour l'Ontario. Elle n'a pas de bureau pour l'ensemble du Canada. Cependant, le bureau défend les intérêts de la Colombie-Britannique et de l'Ouest canadien.

Le sénateur Neufeld : J'imagine qu'il en va de même pour l'exploitation minière, pétrolière et gazière. Ai-je raison?

M. Arpin : Les sociétés qui fabriquent et distribuent leurs produits au Canada ont une présence pancanadienne. Il s'agit essentiellement de quatre grands acteurs, soit Dyno, Orica, Austin et une autre société.

Senator Neufeld: I am aware that the provinces must take authority for the second part. Using the example that Senator Sibbeston brought forward in Yellowknife, if a permit is issued, it would come out of Calgary, and an inspector would have to travel from Calgary to Yellowknife. that travel would be time-consuming and expensive.

Would you use, perhaps, an inspector that the Northwest Territories has already located in Yellowknife to do that inspection for you?

Mr. Arpin: There is indeed a provision under the act to have delegated inspectors. The Explosives Act can be applied by the OPP, the Sureté de Québec or other provincial inspectors as well.

Senator Neufeld: Has inspection ever been delegated? If it is possible to delegate, that is great. However, has it been so used on such occasions? You may not have an answer to that question, but I would appreciate the answer. I would like to know how many times in the last six months you have delegated that authority to a provincial group to carry out those inspections, rather than having an inspector travel that kind of distance.

Mr. Arpin: The opposite has happened in recent years. Provincial authorities have asked us to do the inspections on their behalf. Under the Explosives Act, the storage and use of explosives in mines and quarries is a provincial jurisdiction.

Senator Neufeld: I am aware of that.

Mr. Arpin: We do not become involved in that area. If someone wants to manufacture and they are issued a manufacturing licence, one of our inspectors would go to that location.

Senator Neufeld: I appreciate that, and I understand that process fully. I want to know if authority has ever been delegated to a provincial or territorial authority to have a provincial or a territorial inspector carry out the inspection for your organization.

The Chair: A new gentleman has come to the table. Can you introduce him?

Ms. Hanspal: I would like to introduce Chris Watson, Director and Chief Inspector of Explosives. He heads up the Explosives Regulatory Division. I believe he can answer your question.

The Chair: He is not from the Northwest Territories office?

Christopher Watson, Director and Chief Inspector, Explosives Regulatory Division, Natural Resources Canada: As Mr. Arpin said, we can have deputy inspectors under the act who are not members of our group. In the past, this inspection has been performed principally by RCMP local detachments. We have used the RCMP in the past extensively to carry out inspections for us where it is more cost-efficient than having inspectors travel. The RCMP has asked us to stop using them for inspections as

Le sénateur Neufeld : Je sais que les provinces sont responsables du dynamitage. Reprenons l'exemple fourni par le sénateur Sibbeston concernant Yellowknife : si un permis est délivré, il sera délivré par le bureau de Calgary, et l'inspecteur de Calgary aurait à se rendre à Yellowknife. De tels déplacements prennent du temps et coûtent cher.

Vous arrive-t-il de faire appel à un inspecteur du gouvernement territorial déjà sur place à Yellowknife pour que celui-ci effectue l'inspection?

M. Arpin : La loi prévoit effectivement l'utilisation d'inspecteurs délégués. La Police provinciale de l'Ontario, la Sûreté du Québec et des inspecteurs provinciaux peuvent également veiller à l'application de la Loi sur les explosifs.

Le sénateur Neufeld : Avez-vous déjà eu recours à des inspecteurs délégués? Ce serait formidable. Cela s'est-il produit dans le passé? Vous n'êtes peut-être pas en mesure d'y répondre maintenant, mais je voudrais bien le savoir. J'aimerais savoir combien de fois au cours des six derniers mois vous avez délégué vos pouvoirs à un groupe provincial afin que celui-ci effectue des inspections, plutôt que de demander à un inspecteur de se déplacer.

M. Arpin : En fait, on a constaté le contraire au cours des dernières années. Les autorités provinciales nous demandent d'effectuer des inspections pour leur compte. En vertu de la Loi sur les explosifs, le stockage et l'utilisation des explosifs dans les mines et les carrières relèvent des provinces.

Le sénateur Neufeld : Je le sais.

M. Arpin : Ces activités ne nous concernent pas. Si un fabricant qui en fait la demande obtient une licence, nous dépêcherons un inspecteur à son usine.

Le sénateur Neufeld : Merci, je comprends le processus. Ce que je cherche à savoir, c'est si vous avez déjà délégué vos pouvoirs à une province ou à un territoire pour qu'un inspecteur provincial ou territorial effectue une inspection pour votre compte.

Le président : Un monsieur vient de s'installer à la table. Pouvez-vous nous le présenter?

Mme Hanspal : Je vous présente M. Chris Watson, directeur et inspecteur en chef des explosifs. Il est à la tête de la Division de la réglementation des explosifs. Je crois qu'il sera en mesure de répondre à votre question.

Le président : Il ne travaille pas au bureau des Territoires-du-Nord-Ouest?

Christopher Watson, directeur et inspecteur en chef, Division de la réglementation des explosifs, Ressources naturelles Canada : Comme l'a dit M. Arpin, la loi prévoit des inspecteurs adjoints qui ne relèvent pas de notre service. Dans le passé, nous avons surtout eu recours aux détachements locaux de la GRC. Nous avons souvent demandé à la GRC d'effectuer des inspections dans les endroits pour lesquels les frais de déplacement des inspecteurs seraient onéreux. Cependant, la GRC nous a demandé de ne plus

they feel they are under-resourced and overtaxed. They prefer we do not use them except in emergencies, and we respect that request.

As Mr. Arpin has said, the trend in recent years has been the reverse. Three provinces have negotiated with us to hand over their inspection activities to us and get out of inspection totally. A couple more provinces would like to do the same. The provinces are withdrawing their manpower and their effort in the area of explosives inspection, and turning it over to the federal government.

Senator Neufeld: I do not want to belabour this point, and I appreciate what you are saying. I can understand the RCMP not wanting to perform inspections. I am familiar with the RCMP, too. They are overloaded.

If there is a qualified inspector in Yellowknife, would your group delegate to that qualified inspector the task of making an inspection on behalf of your organization rather than moving someone from Calgary all the way to Yellowknife? I use Yellowknife as an example because of the distance. We can use that example any place.

Mr. Watson: We are aware of the fact that to perform inspections far away from our five regional offices is costly, so we try to optimize our travelling so that an inspector who goes on a swing, say, through the Northwest Territories would do a series of inspections at a time to minimize the cost per inspection. We try to use the money as best we can. We prepare a cost-benefit risk-based approach when we prepare our travel budget. In Ontario or southern Quebec, we can perform a lot of inspections in a week. Obviously, when we go to Nunavut or the Northwest Territories, we cannot make many inspections. We try to plan so we make as many as possible on a trip to cut the cost of inspection.

We have not recently talked to any province about using their inspectors. We will meet with provincial chief inspectors of mines in May or June at the Canadian Institute of Mining, Metallurgy and Petroleum conference, and I can ask them whether they are prepared to make inspections on our behalf, how much would they charge and so on.

Senator Neufeld: On page 10, you say the proposal was based on robust activity. My take is that for mining, oil and gas and the large users of explosives, activity is not robust right about now across Canada.

In your documentation where you increase the costs, you talk about full-time equivalents, FTEs. Are you ready to hire FTEs to take up the amount or the dollar value that you have identified here? Have you embarked on hiring full-time equivalent employees?

Ms. Hanspal: We have been building up the regional capacity to meet the inspection requirements in the regions.

faire appel à ses services pour ce genre d'inspections compte tenu de son manque de ressources. La GRC préfère effectuer des inspections uniquement dans les cas urgents, et nous respectons sa volonté.

Comme l'a dit M. Arpin, au cours des dernières années, nous avons surtout constaté une tendance inverse. Trois provinces ont négocié avec nous afin de nous confier l'intégralité de leurs activités d'inspection. D'autres provinces souhaitent faire pareillement. Les provinces ne veulent plus consacrer de ressources humaines ou autres à l'inspection des explosifs et préfèrent céder cette tâche au gouvernement fédéral.

Le sénateur Neufeld : Je ne veux pas trop insister là-dessus et je comprends bien ce que vous dites. Je comprends également que la GRC ne veuille plus effectuer d'inspections. Je sais que la GRC est surchargée.

S'il y avait un inspecteur qualifié à Yellowknife, votre bureau lui confierait-il la tâche d'effectuer une inspection au nom de votre organisation plutôt que d'avoir à déplacer un employé de Calgary jusqu'à Yellowknife? Je me sers de Yellowknife comme exemple, en raison de son éloignement. On pourrait également se servir d'autres exemples.

M. Watson : Nous sommes au courant du coût élevé des inspections à effectuer dans des endroits qui sont éloignés de nos cinq bureaux régionaux. Nous essayons donc de tirer profit des déplacements en demandant à un inspecteur, par exemple, d'effectuer une série d'inspections dans les Territoires du Nord-Ouest pendant un même voyage afin de minimiser les coûts de chaque inspection. Nous dépensons notre budget à bon escient. Nous tenons compte des rapports avantages-coûts et des risques lorsque nous dressons notre budget des déplacements. En Ontario et dans le Sud du Québec, il est possible de faire de nombreuses inspections dans une semaine. Bien évidemment, cette possibilité est exclue au Nunavut ou dans les Territoires du Nord-Ouest. Nous essayons de regrouper un maximum d'inspections pendant un même voyage afin de réduire les coûts.

Nous n'avons pas récemment discuté avec une province la possibilité d'utiliser ses inspecteurs. Nous allons rencontrer les inspecteurs en chef provinciaux des mines en mai ou en juin lors de la conférence de l'Institut canadien des mines, de la métallurgie et du pétrole. Je pourrais leur demander s'ils sont prêts à effectuer des inspections pour notre compte et quels seraient les frais exigés, et ainsi de suite.

Le sénateur Neufeld : À la page 10 de la version anglaise, vous indiquez que les coûts ont été calculés en fonction d'une forte activité dans ce domaine. À mon avis, l'activité des secteurs miniers, pétroliers et gaziers ainsi que des grands utilisateurs d'explosifs n'est pas débordante en ce moment au Canada.

Dans votre document, à la page où il est question de la hausse des coûts, vous évoquez les ETP, les équivalents temps plein. Êtes-vous prêts à combler des postes ETP qui correspondraient aux sommes prévues? Avez-vous commencé à embaucher des employés à temps plein?

Mme Hanspal : Nous augmentons notre capacité régionale afin de répondre aux besoins en inspection dans les régions.

Senator Neufeld: You have prepared the estimate based on a robust activity. Maybe I am misreading “robust” activity. Are you talking about robust activity in the group or in the industry?

Ms. Hanspal: We are talking about robust activity-based costing, meaning the costing itself. We ensured that the costing was accurate, and that it respected all the Treasury Board policies.

Senator Neufeld: That answers my question.

Ms. Hanspal: “Robust” was applied to the costing.

Senator Peterson: You said you had extensive consultation with industry, and that is good. You also made a commitment that, with this extra money, you will achieve a 95 per cent performance delivery rate. Did the industry look at that proposal and say: For that performance rate, we are prepared to pay the extra money?

Ms. Hanspal: The performance standards are part of the consultation document. In our discussions, we invited everyone to comment on not only the user fee proposal but on the services and the performance standards. We were transparent. We said: These are the services we provide, and this is what we are willing to commit to; are you happy with this proposal? They said: Please get on with it; you provide great service. They supported the proposal. Whenever concerns were highlighted, we addressed the concerns.

Senator Peterson: Everyone is happy, and you do not think you will have any problem meeting that rate of 95 per cent?

Ms. Hanspal: No.

Senator Peterson: Very good; thank you.

Senator Spivak: I have a curious question. You are not looking at full cost recovery here, so what are the criteria? As Senator Sibbeston said, there are huge numbers of user fees. If you gave the government full cost recovery, the government might spend that money on Employment Insurance. Why do you not look at full cost recovery?

Ms. Hanspal: We are not looking at full cost recovery because, as we had responded to Senator Banks, we are fulfilling a public safety objective. That objective is under the purview of the federal government and the governments of Canada. There is also the security element, which we felt was already financed 100 per cent so that funding is also not part of the equation. We are only charging for those elements where we believe industry derives an economic benefit.

Senator Spivak: I understand that point, but this money is taxpayer money. It does not matter. If the government thought this activity was less important than some other expense, you could choose full cost recovery, because this money does not come from the ceiling but from taxpayers.

Le sénateur Neufeld : Vous avez préparé votre proposition en fonction d'une forte activité. Il se peut que je comprenne mal. S'agit-il de l'activité de la division ou de toute l'industrie?

Mme Hanspal : Il est question de l'activité d'établissement des coûts. Nous nous sommes assurés que l'établissement des coûts était exact et qu'il respectait toutes les politiques du Conseil du Trésor.

Le sénateur Neufeld : Cela répond à ma question.

Mme Hanspal : Le terme « robust », dans le diaporama anglais, s'appliquait à l'établissement des coûts.

Le sénateur Peterson : Vous nous avez dit avoir amplement consulté l'industrie, et c'est un bon point. Vous vous êtes aussi engagé, avec les recettes supplémentaires, à atteindre un taux de rendement de 95 p. 100. Est-ce que l'industrie a examiné cette proposition et dit : Pour un tel rendement, nous sommes prêts à payer plus?

Mme Hanspal : Les normes de rendement sont indiquées dans le document de consultation. Dans nos discussions, nous avons invité tout le monde à faire des commentaires non seulement sur la proposition de frais d'utilisation, mais sur les services et les normes de rendement. Nous sommes transparents. Nous avons dit : Voici les services que nous fournissons, et voici ce à quoi nous sommes prêts à nous engager; êtes-vous satisfaits de cette proposition? Ils ont dit : Allez-y, vous fournissez un excellent service. Ils appuyaient la proposition. Quand des préoccupations étaient exprimées, nous les réglions.

Le sénateur Peterson : Tout le monde est content, et ne pensez-vous pas avoir du mal à réaliser cet objectif de 95 p. 100?

Mme Hanspal : Non.

Le sénateur Peterson : Très bien; je vous remercie.

Le sénateur Spivak : J'ai une question curieuse. Vous ne recherchez pas le recouvrement complet des coûts, ici, alors quels sont les critères? Comme le disait le sénateur Sibbeston, les frais d'utilisation pullulent. Si vous recouvriez tous les coûts pour le gouvernement, celui-ci pourrait dépenser ces revenus sur l'assurance-emploi. Pourquoi ne pas envisager le recouvrement intégral des coûts?

Mme Hanspal : Nous ne cherchons pas le recouvrement intégral des coûts parce que, comme nous l'avons dit au sénateur Banks, notre objectif, c'est la protection du public. Cet objectif relève de la compétence du gouvernement fédéral, et des gouvernements du Canada. Il y a aussi l'élément de sécurité, qui, selon nous, était déjà financé à 100 p. 100, alors ce financement n'est pas intégré à l'équation. Nous ne faisons payer que pour les aspects, dont, selon nous, l'industrie tire un avantage économique.

Le sénateur Spivak : Je le comprends bien, mais cet argent appartient aux contribuables. Peu importe. Si le gouvernement pensait que cette activité était moins importante que d'autres dépenses, vous pourriez choisir le recouvrement intégral des coûts, parce que cet argent ne tombe pas du ciel, mais vient des contribuables.

Mr. Watson: Traditionally, when government charges fees, Treasury Board directs us to consider public good versus private good. To spend the public purse, we pay for public good, and industry should pay for private good. We looked at the services we provided and felt there was an element of both. The industry derives the benefit of access to the Canadian marketplace and the ability to sell their products and make money, so that is private good and industry should pay for that benefit. The public good part is what we do to protect the safety of citizens, and traditionally, it has always been the role of government.

Senator Spivak: Yes, thank you. That explanation is clear. Is it true of most user fees?

Mr. Watson: It is the principle that user fees are charged on. I cannot speak for other departments.

Senator Merchant: Thank you for your presentation. On page 6 and the cost base for your fee proposal, almost half the costs are for salary. On page 6, your total budget is \$4.684 million, and \$2.33 million is for salary costs. Is that amount for operating your offices.

Ms. Hanspal: That amount is for inspectors' salaries and the staff.

Senator Merchant: Yes, I read it, but we also have an audience so maybe you can tell us how big your operation is, and how many employees you have. I do not think you mentioned that in your presentation, although it is in your written presentation.

Mr. Watson: The explosives division has 41 full-time employees — about 25 in Ottawa and the remainder in the regional offices from Vancouver to Calgary. Of those 41, 25 are explosives inspectors who do the licensing and inspection. The rest are support staff who provide the office support and so on to enable the inspectors to do their job. We are a small group of 40-odd people.

Senator Merchant: You are asking to increase your staff by two?

Mr. Watson: Yes.

Senator Merchant: Have you increased staff on a regular basis, or how has staff need been handled?

Mr. Watson: During program review times in the early 1990s, the number of staff were reduced. It was then felt that the reduction had gone too far. We were down to 19 people at that time, as I understand it. We had a risk study conducted of our activities, and the conclusion was that we were seriously under-resourced and under-staffed. The recommendation was that we should increase numbers. We have increased the number of staff to the point where we have an average of two inspectors per regional office, which is not a lot when you consider the territory

M. Watson : En temps normal, quand le gouvernement perçoit des frais, le Conseil du Trésor nous demande de faire la part de l'intérêt public et l'intérêt privé. Pour dépenser l'argent des contribuables, nous achetons des biens publics, et c'est l'industrie qui devrait payer pour les biens privés. Nous avons examiné les services que nous fournissons, et nous avons trouvé qu'il y avait un peu des deux. L'industrie tire des avantages de l'accès au marché canadien, de la possibilité de vendre ses produits et de faire des bénéfices, donc c'est le bien privé, et l'industrie devrait payer pour les bénéfices qu'elle en tire. L'intérêt public fait partie de ce que nous faisons pour protéger les citoyens et, de toujours, cela a été le rôle du gouvernement.

Le sénateur Spivak : Oui, je vous remercie. L'explication est claire. Est-ce le cas de la plupart des frais d'utilisation?

M. Watson : C'est le principe qui sous-tend la perception des frais d'utilisation. Je ne saurais dire ce qui en est pour d'autres ministères.

Le sénateur Merchant : Je vous remercie pour votre présentation. À la page 6, à propos du barème des coûts de la proposition concernant les frais d'utilisation, près de la moitié des coûts sont pour les salaires. À la page 6, votre budget total est de 4,684 millions de dollars, et 2,33 millions pour les coûts salariaux. Est-ce que ce montant est pour le fonctionnement de vos bureaux?

Mme Hanspal : C'est pour les salaires des inspecteurs et du personnel.

Le sénateur Merchant : Oui, je le vois bien, mais nous avons aussi un public, alors peut-être pouvez-vous nous expliquer la nature de vos activités, et combien vous avez d'employés. Je ne pense pas que vous en ayez parlé dans votre présentation, bien que ce soit dans le document que vous nous avez remis.

M. Watson : La Division de la réglementation sur les explosifs a 41 employés à temps plein — environ 25 à Ottawa et le reste dans les bureaux régionaux, de Vancouver à Calgary. Sur ces 41 employés, 25 sont des inspecteurs des explosifs, qui délivrent les licences et font des inspections. Les autres sont des employés de soutien qui font un travail administratif et tout le reste, pour que les inspecteurs puissent remplir leur rôle. Nous sommes un petit groupe d'une quarantaine de personnes.

Le sénateur Merchant : Vous voulez ajouter deux autres employés à votre équipe?

M. Watson : Oui.

Le sénateur Merchant : Avez-vous augmenté votre effectif de façon régulière, ou encore, comment les besoins de dotation ont-ils été comblés?

M. Watson : Pendant la période de l'examen des programmes, au début des années 1990, l'effectif avait été réduit. On a trouvé que la réduction avait été trop loin. Il ne nous restait plus que 19 personnes à l'époque, d'après ce que j'ai compris. Une étude de risque a été effectuée relativement à nos activités, laquelle a conclu à un grave manque de personnel et de ressources. La recommandation qui a été faite a été d'élargir notre équipe. Nous avons augmenté le nombre d'employés au point où nous avons en moyenne deux inspecteurs par bureau régional, ce qui

they cover. The Calgary people cover the three Prairie provinces plus the Northwest Territories, and British Columbia covers B.C. and the Yukon.

Ms. Hanspal: That is why we have a strong educational and outreach component as well. The division has worked hard on developing guidance and outreach documents so that the industry and public understand the requirements; industry for guidance on how to comply with certain elements of the regulations, and the public for fireworks.

Mr. Watson: Across the country, we have about 2,400 active licences; about 2,000 storage licences, and the rest are manufacturing licences, so you can see the ratio of inspectors to licences means we do not see everyone all the time. Yes, we do not think we are overstaffed. Yes, we rely on industry to self-regulate to a large extent, and industry is a compliant and safety-oriented group. Safety is good business for the industry as well as for the public.

Ms. Hanspal: In the visit out West, talking to the range of industry representatives, the range of safety requirements was clear. There are provincial requirements and requirements from other federal departments. Our requirements dovetail into the other requirements, and they are seen as part of a suite of safety policies, activities and standards that individual stakeholders comply with. Our requirements are part of a whole set of safety requirements.

Senator Merchant: With the downturn in the economy right now, do you still feel that you require all the employees you have, plus the extras?

Ms. Hanspal: Yes; I would also indicate that we maintain an ongoing dialogue with stakeholders. We have talked to the associations, and they still support these fees. For example, the big four associations that have big companies with factory licences and what have you, representing 67 per cent of their revenue, for these companies, our fees are less than 1 per cent of their operating costs. The fees are a fraction of their operating costs. They are not significant, relatively speaking. They are important for us, but not significant for them.

[Translation]

Senator Mitchell: My first question is about the implications of maximum fees in terms of total revenue.

[English]

I am concerned about your point that the fees do not add up to much. If the fees are way less than 1 per cent for some huge mining concern, they still have implications for you not covering your costs, for example, if we do not make it out of the downturn.

One specific thing concerns me. In every one of these sections, there is a maximum fee. I will use an example that, hopefully, is exaggeration for emphasis. Let us say we have five companies utilizing a section where the maximum fee is \$2,500. In fact, your

est peu, quand on pense à l'ampleur du territoire qu'ils couvrent. Les gens de Calgary couvrent les provinces des Prairies et les Territoires du Nord-Ouest, et ceux de la Colombie-Britannique couvrent non seulement cette province, mais aussi le Yukon.

Mme Hanspal : C'est pourquoi nous avons aussi une solide composante d'éducation et de sensibilisation. La division a travaillé très fort à l'élaboration de documents d'orientation et de sensibilisation pour que l'industrie et le public puissent comprendre les exigences; l'industrie pour qu'elle sache comment respecter certains aspects du règlement, et le public au sujet des feux d'artifice.

M. Watson : Dans tout le pays, nous avons environ 2 400 permis actifs; environ 2 000 licences de dépôt, alors vous pouvez comprendre qu'avec cette proportion d'inspecteurs et de licences, on ne peut pas voir tout le monde tout le temps. Oui, nous ne pensons pas avoir trop de personnel. Oui, nous comptons largement sur l'industrie pour qu'elle s'autoréglemente, et l'industrie est un groupe assez respectueux et axé sur la sécurité. La sécurité est une bonne chose pour l'industrie, autant que pour le public.

Mme Hanspal : Quand nous sommes allés dans l'Ouest discuter avec des représentants de l'industrie de toutes sortes, l'éventail des exigences en matière de sécurité était clair. Il y a des exigences provinciales et des exigences qu'imposent d'autres ministères fédéraux. Nos exigences concordent avec d'autres, et elles s'inscrivent dans une série de politiques, d'activités et de normes en matière de sécurité auxquelles adhère chaque intervenant. Nos exigences font partie de tout un ensemble d'exigences relatives à la sécurité.

Le sénateur Merchant : Avec le ralentissement actuel de l'économie, estimez-vous encore avoir besoin de tous les employés que vous avez déjà, et d'autres en plus?

Mme Hanspal : Oui. Je tiens à préciser que nous entretenons aussi un dialogue constant avec les intervenants. Nous avons parlé aux associations, et elles vont appuyer ces frais. Par exemple, les quatre grandes associations qui ont de grandes compagnies, avec des permis de fabrication et tout ce qu'on veut, et qui comptent pour 67 p. 100 de leurs recettes, pour ces compagnies, nos frais représentent moins de 1 p. 100 de leurs frais d'exploitation. C'est beaucoup pour nous, mais peu pour eux.

[Français]

Le sénateur Mitchell : Ma première question concerne l'implication des frais maximums pour le revenu total.

[Traduction]

Je reviens sur ce que vous disiez, que les frais comptent pour peu. Si les frais sont de bien moins que 1 p. 100 pour une énorme compagnie minière, vous ne recouvrez pas plus vos coûts, par exemple, si l'économie ne sort pas de son marasme.

Il y a une chose précise qui me préoccupe. Dans chacun de ces articles, il y a des maximums de frais. Je vais employer un exemple qui, je l'espère, est une exagération pour me faire comprendre. Disons que nous avons cinq compagnies qui utilisent un

costs in providing those services would be \$5,000. In the first case, you are limited to 47 per cent of \$12,500. In the second case, it is twice as much; you are limited to \$25,000. It is not 47 per cent of that; it is now 23.5 per cent.

How often do companies reach this maximum fee and how often do they go over, which immediately begins to dilute the percentage you receive? The overall 47 per cent is thrown into question.

Mr. Arpin: In fact, yes, some fees are somewhat volume sensitive. For example, there is a minimum fee for a manufacturing licence and the maximum fee is different. Essentially, only three companies would pay the maximum fee. They are large companies with a few hundred employees at their site. Most of the licencees will pay closer to the minimum fee.

Senator Mitchell: The three largest companies, which it seems to me would account for a good portion of the total fees you receive, would go over the maximum, and therefore dilute the 47 per cent. At the end of the proverbial day, given your experience, can you give me an idea what reduction in the percentage you would experience? Is it now 46 per cent, 30 per cent or 35 per cent?

Mr. Arpin: We are trying to reflect the actual amount of work an inspector must perform for a licence. This is where these maximum fees came from. It is unrealistic for a large site to pay per process unit, which is how it is described in the fee schedule. Large sites have many process units, and if they paid per process unit, they could pay \$300,000 for a manufacturing licence, which would not make sense. We would definitely not have three inspectors full time at their location throughout the year.

Senator Mitchell: My question is not about that so much, although it is to some extent. Why do you say 47 per cent if you have the continual experience of people going over those maximums? Why do you not tell us what your experience would tell you, for the benefit of openness and transparency?

You could say it averages 43 per cent or 40 per cent.

Mr. Arpin: The average is indeed 47 per cent. We are aiming at a lower cost recovery for small businesses and a higher cost recovery for the large stakeholders.

Ms. Hanspal: We have made every effort to mitigate impact on small business. Therefore, you are seeing the average of the big businesses and small businesses. This percentage is the average experience. We have some outliers, but you are seeing our assessment of the average experience, taking into account the mitigation measures we put in place for small business. We are conscious of that impact.

article pour lequel les frais maximum sont de 2 500 \$. En réalité, vos coûts pour produire ces services seraient de 5 000 \$. Dans le premier cas, vous êtes limité à 47 p. 100 de 12 500 \$. Dans le deuxième cas, c'est deux fois plus; vous êtes limité à 25 000 \$. Ce n'est plus 47 p. 100; c'est maintenant 23,5 p. 100.

Dans quelle mesure les compagnies atteignent-elles ce montant maximal, et à quelle fréquence est-ce qu'elles le dépassent, ce qui commence immédiatement à diluer le pourcentage que vous percevez? C'est ce chiffre de 47 p. 100 qui est mis en question.

M. Arpin : En fait, oui, certains frais sont en quelque sorte sensibles au volume. Par exemple, il y a un prix minimal pour un permis de fabrication et le maximum est différent. En réalité, seulement trois compagnies paieraient le maximum des frais. Ce sont des grandes compagnies qui ont quelques centaines d'employés à leur usine. La plupart des titulaires de permis paieraient plus près des frais minimaux.

Le sénateur Mitchell : Les trois plus grosses compagnies, qui, il me semble, doivent compter pour une grande partie du total des frais que vous percevez, dépasseraient le maximum, et par conséquent dilueraient les 47 p. 100. Au bout du compte, d'après votre expérience, pouvez-vous me donner une idée de la réduction de pourcentage que cela entraînerait? Est-ce que c'est maintenant 46 p. 100, 30 ou 35 p. 100?

M. Arpin : Nous essayons de refléter la quantité réelle de travail que fait un inspecteur pour un permis. C'est là-dessus qu'est fondé le calcul de ces maximums, pour les frais. Il est irréaliste pour une grande usine de payer par unité de fabrication le terme utilisé dans le barème des frais. Les grandes usines ont de nombreuses unités de fabrication, et si elles payaient par unité de fabrication, elles pourraient devoir payer 300 000 \$ pour un permis de fabrication, ce qui n'aurait pas de bon sens. Nous n'aurions certainement pas trois inspecteurs à temps plein dans leurs locaux tout au long de l'année.

Le sénateur Mitchell : Ma question ne porte pas tant là-dessus, bien que dans une certaine mesure, oui. Pourquoi dites-vous 47 p. 100 si vous avez constamment des usines qui dépassent ces maximums? Pourquoi est-ce que vous ne nous dites pas ce que vous savez d'expérience, par souci d'ouverture et de transparence?

Vous pourriez dire que c'est en moyenne 43 p. 100, ou 40 p. 100.

M. Arpin : La moyenne est, en fait, 47 p. 100. Nous visons un recouvrement des coûts plus faible auprès des petites entreprises, et plus élevé avec les plus grandes.

Mme Hanspal : Nous avons déployé tous les efforts possibles pour atténuer l'incidence sur les petites entreprises. Par conséquent, vous voyez la moyenne des grandes entreprises et des plus petites entreprises. Ce pourcentage est une moyenne. Il y en a qui déborde des normes, mais ce que vous voyez, c'est la moyenne évaluée selon notre expérience, en prenant en compte les mesures d'atténuation que nous appliquons pour les petites entreprises. Nous sommes conscients de cette incidence.

Senator Mitchell: I know that you spend a great deal of time and effort inspecting ongoing factory licences, for example, in Canada. However, apparently you do not spend the same time and effort on imported explosives. Is that true? What is the difference and what is the implication for safety and security?

Mr. Arpin: I mentioned earlier that the situation has changed. Over the past 20 years, a much larger proportion of explosives has been imported rather than manufactured in Canada. This is why we came up with different fees. We have established fees for the authorization process as well as for the post-authorization testing. We have also modified the way we issue a fee for import permits. This modification will allow us to conduct verification on the products imported. When explosives are manufactured in Canada, we can conduct verification at the licensed factory.

Senator St. Germain: Do you have inspectors offshore or are the inspections conducted here?

Mr. Arpin: No, we select samples once the explosives are imported. When they import, they need the import permit and they also need a magazine licence to store the explosives.

Senator Merchant: I am trying to understand how big the explosives industry is in Canada. What is it worth to the economy?

Mr. Watson: We have no remit to collect or demand statistics from the industry. Our estimate is about \$1 billion per year in total sales.

Senator Milne: I believe your answer to me was incorrect. You said all you received was a sample and you tested this small sample when materials are imported. However, the whole amount is imported and then you receive the sample. What happens to materials that are turned away?

Mr. Arpin: When I mentioned a sample earlier, this sample was for the initial authorization of the explosives. When we authorize an explosive, then it goes on the list of authorized explosives for an indefinite period of time. Five years down the road, we may want to take more samples. The explosive is still on the authorized list and they are allowed to import it. However, we want to take samples of the explosives at regular intervals to verify that these explosives continue to be safe.

Senator Milne: If it does not pass, what happens to that bulk of explosives?

Mr. Arpin: The product is removed from the list of authorized explosives and it may mandate a product recall.

Senator Milne: Yes, but you are still not telling me what happens to the explosives that are sitting there from which you have taken the sample.

The Chair: They have not come yet.

Le sénateur Mitchell : Je sais que vous consacrez beaucoup de temps et d'efforts à l'inspection continue des permis des usines, par exemple, au Canada. Cependant, on dirait que vous n'en consacrez pas autant aux explosifs importés. Est-ce vrai? Quelle est la différence et quelle conséquence cela a-t-il sur la protection et la sécurité?

M. Arpin : J'ai dit tout à l'heure que la situation a changé. Depuis 20 ans, une beaucoup plus grande proportion d'explosifs est importée plutôt que fabriquée au Canada. C'est pourquoi nous avons établi des frais différents. Nous avons fixé des frais pour le processus d'autorisation, ainsi que pour les tests postérieurs à l'autorisation. Nous avons aussi modifié la manière dont nous déterminons les frais pour les permis d'importation. Cette modification nous permettra d'effectuer la vérification des produits importés. Quand des explosifs sont fabriqués au Canada, nous pouvons mener la vérification à l'usine titulaire du permis.

Le sénateur St. Germain : Est-ce que vous avez des inspecteurs à l'étranger, ou est-ce que les inspections sont faites ici?

M. Arpin : Non, nous prenons des échantillons quand les explosifs sont déjà importés. Les compagnies qui importent doivent avoir un permis d'importation, et aussi une licence de dépôt temporaire d'explosifs pour entreposer les produits.

Le sénateur Merchant : J'essaie de cerner l'envergure de l'industrie des explosifs au Canada. Quelle part a-t-elle dans l'économie?

M. Watson : Nous ne sommes pas tenus de recueillir des statistiques de l'industrie, ou d'en obtenir d'elle. Nous estimons toutefois que le total annuel des ventes se chiffre à environ 1 milliard de dollars.

Le sénateur Milne : Je pense que la réponse que vous m'avez donnée est inexacte. Vous avez dit n'avoir reçu qu'un petit échantillon, et avoir fait le test de ce petit échantillon quand les matériaux ont été importés. Cependant, le tout est importé, et ensuite vous prélevez un échantillon. Alors qu'arrive-t-il aux produits qui sont rejetés?

M. Arpin : Quand j'ai parlé de l'échantillon, tout à l'heure, c'était pour l'autorisation initiale des explosifs. Quand nous autorisons un explosif, il est inscrit sur la liste des explosifs autorisés pour une période indéfinie. Il se peut que cinq ans plus tard, nous voulions prélever d'autres échantillons. L'explosif est encore sur la liste des produits autorisés, et ils ont le droit de les importer. Cependant, nous voulons prélever des échantillons des explosifs à intervalles réguliers pour vérifier qu'ils sont encore sécuritaires.

Le sénateur Milne : Et s'ils ne le sont pas, qu'arrive-t-il à ce lot d'explosifs?

M. Arpin : Le produit est rayé de la liste des explosifs autorisés, et on peut exiger un rappel de produit.

Le sénateur Milne : Oui, mais vous ne me dites toujours pas ce qui arrive aux explosifs qui sont encore là, dont vous avez prélevé un échantillon.

Le président : Ils ne sont pas encore arrivés.

Mr. Watson: We do not allow large imports of materials that are not authorized. We would tell —

Senator Milne: However, these materials have been authorized. They are already on the list. They have been imported. Five years down the road, you take another sample to verify. If this sample does not pass, what happens to the rest of that explosives material?

Mr. Watson: It is out on the market already. The distributor would be ordered to recall it, and either export it or destroy it.

Senator Milne: Then how do they destroy it?

Mr. Watson: By incineration normally.

Senator Milne: They use it.

Mr. Watson: It cannot be used once it is no longer on the authorized list. Using it would be breaking the law. It must be disposed of by exporting it to where it came from or by destruction, and destruction is normally by incineration.

Senator Banks: If I were operating one of those companies and someone came to me and said your inspection fees will now increase by 4.5 times, I would not write you a letter saying how happy I am.

I will refer specifically to the initial factory licence to manufacture blasting and bulk explosives or military explosives. You said that the fee is based on a per-unit process that. Until now, the fee has been \$180. The proposal is to increase the fee to \$800. That is an increase of about 4.5 times. I do not know who will be subject to that increase. However, if that manufacturer were sitting in that chair, would the manufacturer say: Yes, we are happy to have our inspection fees increased by 4.5 times?

Ms. Hanspal: This group of stakeholders is represented by the Canadian Explosives Industry Association. We met this group in Ottawa. They have representatives from such factories. We went through the rates and they realized that they are being charged at 1993 rates. They also acknowledged the performance standards they currently enjoy from the Explosives Regulatory Division. They also recognize the positive relationship we have. We encourage compliance.

Senator Banks: They are happy with it.

Ms. Hanspal: They are happy with us. They say they support this increase and they are waiting for us to go forward.

Senator Banks: I am sure they are anxious to send more money.

Ms. Hanspal: No one is ever happy with user fees, but they support these fees and they know we need them.

Senator Banks: There are many innocent things around that can become explosives, fertilizers in particular. Are they subject to the same kind of rigour of inspection?

M. Watson : Nous ne permettons pas l'importation de grandes quantités de matériaux qui ne sont pas autorisés. Nous dirions...

Le sénateur Milne : Cependant, ces matériaux ont été autorisés. Ils sont déjà sur la liste. Ils ont été importés. Cinq ans plus tard, vous prélevez un autre échantillon pour le vérifier. Si cet échantillon ne passe pas le test, qu'arrive-t-il au reste de ces explosifs?

M. Watson : Ils sont déjà sur le marché. Je demanderais au distributeur de rappeler les produits, et de les exporter ou de les détruire.

Le sénateur Milne : Et alors, comment est-ce qu'il les détruit?

M. Watson : Normalement, par incinération.

Le sénateur Milne : Il les utilise.

M. Watson : Ils ne peuvent être utilisés une fois qu'ils sont rayés de la liste des produits autorisés. Les utiliser, ce serait enfreindre la loi. Ils doivent être éliminés, soit en étant renvoyés d'où ils viennent, soit en étant détruits, et la destruction se fait normalement par incinération.

Le sénateur Banks : Si j'exploitais l'une de ces compagnies et quelqu'un venait me voir et me disait : « Vos frais d'inspection seront maintenant quatre fois et demie ce qu'ils étaient avant », je ne vous écrirais pas pour vous dire que j'en suis ravi.

J'aimerais parler précisément du permis initial de l'usine pour fabriquer des explosifs de minage, des explosifs en vrac ou des explosifs militaires. Vous avez dit que les frais sont en fonction de la fabrication par unité. Jusqu'à maintenant, les frais étaient de 180 \$. La proposition vise à augmenter les frais à 800 \$. C'est environ quatre fois et demie le montant d'avant. Je ne sais pas qui subira cette hausse. Cependant, si ce fabricant était assis dans ce fauteuil, est-ce qu'il dirait : Oui, nous sommes ravis que les droits d'inspection soient plus que quadruplés?

Mme Hanspal : Ce groupe d'intervenants est représenté par l'Association canadienne de l'industrie des explosifs. Nous l'avons rencontré à Ottawa. Il compte des représentants de ces fabricants. Nous avons examiné les frais, et ils ont vu qu'ils payaient les frais qui étaient en vigueur en 1993. Ils ont aussi reconnu les normes de rendement de la Division de la réglementation des explosifs dont ils profitent actuellement. Ils ont en outre reconnu la relation positive que nous entretenons. Nous encourageons l'observation.

Le sénateur Banks : Ils en sont heureux.

Mme Hanspal : Ils sont satisfaits de nous. Ils disent appuyer cette augmentation, et attendre que nous l'appliquions.

Le sénateur Banks : Je suis sûr qu'ils sont impatients de vous envoyer plus d'argent.

Mme Hanspal : Personne n'est jamais content de payer des frais d'utilisation, mais ils appuient ces frais et ils savent que nous en avons besoin.

Le sénateur Banks : Il y a sur le marché toutes sortes de choses tout à fait innocentes qui peuvent devenir des explosifs, notamment les engrais. Est-ce qu'ils sont assujettis au même type d'inspection rigoureuse?

Ms. Hanspal: We recently promulgated the precursor regulations that regulate nine restricted chemicals. All the regulations have come into force as of March 1, 2009. We have nine restricted components, and of those, three are fertilizers. There are specific requirements under those regulations to regulate those precursors that are not considered explosives per se but can be used to manufacture improvised explosive devices.

Senator Banks: Without naming them, is that list an inclusive one?

Ms. Hanspal: It is nine chemicals and we have engaged to review the list within three years.

The Chair: I thank you all, Ms. Hanspal, Mr. Arpin and Mr. Watson, for joining the panel. We will deliberate and take into consideration the information you have given us. We all know a little bit more about the process. You may now leave if you wish.

We have several items to deal with on the record. The clerk has circulated two draft budget applications for the period ending March 31. Of course, today is March 5. This item is an issue of process. For whatever reason, and those of you on other committees may have seen it elsewhere, the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration, even though we have a budget in the works for beyond March 31, has asked us to submit an interim budget, if you will. The committee may or may not call us to justify it, but you will see items in these two draft budgets.

I need two motions. The first one relates to the legislative issues. I need a motion that the legislative budget application for the period ending March 31, 2009, be approved for submission to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

Senator Banks: I so move.

The Chair: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: The other one I will just explain a little bit. As you know, one of our items, work in progress, going back to the last session of Parliament, related to the trip to the Arctic. We have circulated to you the draft report, in English and French, and asked for your comments. Senator Mitchell has agreed to take the lead in putting this issue together. We have also had extensive comments from Senator McCoy.

The steering committee considered a proposal from the deputy chair to the effect that we want to have a good report. This trip was expensive and extensive, and there are interesting findings. It was felt that we should have a professional writer take into consideration everyone's comments, tie together the various drafts we have, and come up with something for our consideration.

Mme Hanspal : Nous avons récemment promulgué le règlement sur les précurseurs, pour la réglementation de neuf produits chimiques à utilisation restreinte. Le règlement est entré en vigueur au 1^{er} mars 2009. Nous avons neuf produits dont l'utilisation est restreinte, dont trois sont des engrais. Ces règlements renferment des exigences particulières pour réglementer ces précurseurs qui ne sont pas considérés comme des explosifs en tant que tels, mais qui peuvent servir à fabriquer des engins explosifs improvisés.

Le sénateur Banks : Sans donner de noms, est-ce que cette liste est inclusive?

Mme Hanspal : Il s'agit de neuf produits chimiques et nous nous sommes engagés à faire l'examen de la liste en trois ans.

Le président : Je vous remercie tous, madame Hanspal, monsieur Arpin et monsieur Watson, de vous être joints à notre groupe. Nous allons délibérer et tenir compte des renseignements que vous nous avez fournis. Nous en savons tous un peu plus sur le processus. Vous êtes libres de partir si vous voulez.

Nous avons plusieurs questions à l'ordre du jour qu'il nous faut régler. La greffière a distribué deux ébauches de demande de budget pour la période se terminant le 31 mars. Vous savez que c'est aujourd'hui le 5 mars. C'est une question de procédure. Pour une raison ou une autre, et ceux d'entre vous qui siégent à d'autres comités l'avez peut-être vu ailleurs, même si nous avons un budget en cours pour après le 31 mars, le Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration nous a demandé de soumettre une demande de budget intérimaire, pour ainsi dire. Le comité pourrait nous appeler ou non à nous justifier, mais vous verrez les éléments de ces deux ébauches de budget.

J'ai besoin de deux motions. La première concerne les questions législatives. Il me faut une motion pour l'approbation à la demande de budget législatif pour la période se terminant le 31 mars 2009, aux fins de présentation au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Le sénateur Banks : Je le propose.

Le président : Qui est d'accord?

Des voix : D'accord.

Le président : Je vais expliquer l'autre demande un peu plus longuement. Comme vous le savez, l'un de nos postes, celui du travail en cours, qui remonte à la dernière session du Parlement, concernait le voyage en Arctique. Nous vous avons fait circuler l'ébauche de rapport, en français et en anglais, et nous avons demandé vos commentaires. Le sénateur Mitchell a accepté de prendre la direction de ce dossier. Nous avons aussi reçu de longs commentaires du sénateur McCroy.

Le comité de direction a étudié une proposition du vice-président, à l'effet que nous voulons produire un bon rapport. Ce voyage a été coûteux et approfondi, et a permis de faire d'intéressantes découvertes. On a jugé qu'il nous faudrait un rédacteur professionnel pour prendre en compte les commentaires de tout le monde, rassembler les diverses ébauches, et soumettre un document à notre examen.

The bulk of the budget you see relates to that issue. I need a motion supporting the incentive to hire Dan Turner for the purposes of revising and editing the draft report on the Arctic.

Senator Banks: I will move that motion, but I have a question. If we anticipate that the report will be finished and printed — and if the answer to that is no, then my question is obviated — then the courier charges in this budget are insufficient. We are not anticipating releasing and sending out the report before March 31?

The Chair: No.

Senator Banks: Then I shall move the motion.

Senator St. Germain: Why would we hire an outside writer? The Library of Parliament generally provides the manpower for that item. Why we are going outside?

The Chair: Before Senator Mitchell addresses that question, the draft you have was prepared by Lynne Myers from the Library of Parliament. She has retired. There are many comments and a lot of complexity, and in this ad hoc situation it was deemed by the steering committee that it made sense to hire a professional.

Senator Mitchell: I want to address the question as well. It goes beyond simply ad hoc. First, there is precedent for this approach amongst other committees. Second, often there is a technical kind of prose in these reports. If we want to make this kind of report more accessible and interesting to Canadians, we need a professional writer with a background to make these things more interesting. I am concerned when we put these reports out that readers need a PhD in physics to read them, and not every Canadian has one.

Senator Neufeld: Who is the professional writer? What is this professional writer's background? How did you choose this person?

The Chair: There is a specific reason.

Senator Mitchell: He is a former journalist. In addition, he has done a great deal of work for the Standing Senate Committee on National Security and Defence. I sat on that committee and I am aware of the quality and nature of his work and, more importantly, the impact of it. The Defence Committee has a tremendous track record of exposure, of interest in their reports. The committee has had significant impact over time through its recommendations and its input to government.

The Chair: I point out, senator, that this item is ad hoc in the sense that this motion does not call for an ongoing contract with this writer. This contract is specific to complete this report by the end of March, to get the show on the road. Senator Mitchell has satisfied himself that this person is appropriate, and the steering committee agreed. We are all familiar with his work.

Le gros du budget que vous voyez là est à cette fin. J'ai besoin d'une motion d'appui de l'incitatif pour embaucher Dan Turner pour réviser et corriger l'ébauche de rapport sur l'Arctique.

Le sénateur Banks : Je vais proposer cette motion, mais j'ai une question à poser. Si nous prévoyons que le rapport sera terminé et imprimé — et si la réponse est non, ma question est inutile — alors, les frais de messagerie dans ce budget ne suffiront pas. Nous ne prévoyons pas diffuser et envoyer le rapport avant le 31 mars?

Le président : Non.

Le sénateur Banks : Alors je propose d'adopter cette motion.

Le sénateur St. Germain : Pourquoi embaucher un rédacteur de l'extérieur? La Bibliothèque du Parlement fournit normalement la main-d'œuvre pour cela. Pourquoi aller à l'extérieur?

Le président : Avant de laisser le sénateur Mitchell répondre à cette question, l'ébauche que vous avez en main a été préparée par Lynne Myers, de la Bibliothèque du Parlement. Elle a pris sa retraite. Il y a beaucoup de commentaires et c'est très complexe, et compte tenu de cette situation très particulière, le comité de direction a jugé logique d'embaucher un professionnel.

Le sénateur Mitchell : J'aimerais aussi répondre à cette question. C'est plus qu'une situation particulière. Tout d'abord, il y a des précédents à cette démarche, dans d'autres comités. Deuxièmement, ces rapports sont rédigés dans un langage quelque peu technique. Si nous voulons rendre ce type de rapport plus accessible et intéressant pour les Canadiens, il faut un rédacteur professionnel, qui ait les connaissances nécessaires pour le rendre plus intéressant. Je crains, quand nous publions ces rapports, qu'il faille un doctorat en physique pour les comprendre, et les Canadiens n'en ont pas tous.

Le sénateur Neufeld : Qui est ce rédacteur professionnel? Quelle expérience a-t-il? Comment l'avez-vous choisi?

Le président : Il y a une raison bien précise.

Le sénateur Mitchell : C'est un ancien journaliste et il a fait beaucoup de travail pour le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. J'ai siégé à ce comité et je connais la qualité et la nature de son travail et, plus important encore, ses effets. Le Comité de la défense a bien fait ses preuves au plan de l'exposition et de l'intérêt que suscitent ses rapports. Le comité a exercé une grande influence, au fil du temps, avec les recommandations et les commentaires qu'il a faits au gouvernement.

Le président : Je soulignerais, sénateur, que cette situation est particulière dans le sens que cette motion ne vise pas à conclure un contrat continu avec ce rédacteur. Ce contrat est précisément pour rédiger ce rapport d'ici la fin mars, pour en venir à bout. Le sénateur Mitchell a été convaincu que cette personne est celle qu'il nous faut, et le comité de direction en a convenu. Nous connaissons tous son travail.

Senator Neufeld: I am happy with that item. I know it is only to complete this report by the end of the month. The person who writes the report may have a certain way of describing a chain of events that may be different from someone at the library explaining that chain of events. I respect that view.

However, it also brings up a bit of a red flag with this person. I am not trying to dispute the person's qualifications or anything like that. I would not do that. However, I am cognizant of, and I do think about, where this person is coming from to start with on these issues. The Arctic brings all kinds of things forward that could be included in a report. I am not saying that they are not useful, but I think we had better be careful about who we work with and how the report is written.

Does the subcommittee review that report as it is being completed?

The Chair: We will all have another kick at the can once we receive the draft.

Senator Neufeld: I appreciate that. As the report is being drafted, does the subcommittee review it or does the report come directly to this committee from that person without any discussion with the subcommittee?

Senator Mitchell: I can answer that in part, and perhaps Senator Angus can add to the answer. I agree with you in the question of how we select someone. I want to take this approach in the future as well. My commitment is that we should have a broader process to pick someone. If members are interested, they can be involved in the consulting, as it were, to the steering committee, because, yes, what you are saying, essentially, is that people bring perspective and bias, so we need to be careful about that perspective.

I am not aware of any particular bias on the part of this person. The matter was urgent so we made a decision. However, for the future, your point is a great one.

The Chair: Not only that, but the person will not be starting from scratch. He will have the draft that you have seen, plus the McCoy input, plus all your comments that we will receive by the end of this week.

Senator Mitchell: We will, all of us, review it. I want to review line by line. You will have it in advance of when we review it and, ultimately, I want to bring the subcommittee into that process, and ensure that there is some pre-review.

Senator Sibbeston: Mr. Chair, this study was to look at the North, particularly the North as it relates to global warming and other things. I am aware that the committee travelled to Yellowknife, Norman Wells, Inuvik, Tuktoyaktuk and Whitehorse. I am curious to know whether you consider that study complete, because those communities are only a portion of the North. We have not been into the Arctic per se, the real North: the Eastern Arctic, the High Arctic, Resolute Bay and so forth. I am curious to know the intention of the committee. I

Le sénateur Neufeld : J'en suis satisfait. Je sais que ce n'est que pour terminer le rapport d'ici à la fin du mois. La personne qui rédige le rapport peut avoir sa façon particulière de décrire une série d'événements, qui pourrait être différente de celle de quelqu'un de la Bibliothèque qui explique cette série d'événements. Je respecte cette perspective.

Cependant, cette affaire fait aussi un peu lever le drapeau rouge, en ce qui concerne cette personne. Je ne veux pas contester sa compétence, ou quoi que ce soit du genre. Je ne ferais pas cela. Toutefois, je connais les vues de cette personne sur ces questions, et j'y pense. L'Arctique fait surgir toutes sortes de questions qui pourraient être intégrées dans un rapport. Je ne dis pas qu'elles ne sont pas utiles, mais je pense qu'il nous faut prendre garde à qui nous nous associons, et à la façon dont le rapport est rédigé.

Est-ce que le sous-comité examine ce rapport au fil de sa rédaction?

Le président : Nous aurons tous la possibilité d'en reparler quand nous en recevrons l'ébauche.

Le sénateur Neufeld : Je le comprends. Pendant que le rapport est rédigé, est-ce que le sous-comité l'examine, ou est-ce qu'il est remis directement à ce comité, par cette personne, sans aucune discussion préalable avec le sous-comité?

Le sénateur Mitchell : Je peux vous donner une réponse partielle, et peut-être le sénateur Angus pourra-t-il ajouter quelque chose. Je suis d'accord avec vous sur la question de notre mode de sélection d'un rédacteur. J'aimerais adopter cette approche à l'avenir aussi. Ce que je veux, c'est que nous ayons un processus plus ample pour choisir quelqu'un. Si les membres du comité s'y intéressent, ils peuvent participer aux consultations, pour ce qui en est, du comité de direction, parce que oui, ce que vous dites, en gros, c'est que les gens imprègnent les documents de leur perspective et de leurs partis pris, alors il nous faut prendre garde à cette perspective.

Je ne connais pas de parti pris de cette personne. Il fallait prendre une décision rapidement. Cependant, pour l'avenir, vous avez soulevé une excellente question.

Le président : Pas seulement cela, mais le rédacteur ne partira pas d'une page blanche. Il aura l'ébauche que vous avez vue, plus les commentaires du sénateur McCroy, plus tous vos commentaires que nous allons recevoir d'ici la fin de la semaine.

Le sénateur Mitchell : Nous le lisons tous. Je compte en faire un examen minutieux. Vous le recevrez avant que nous l'examinions ensemble. En fin de compte, je veux que le sous-comité participe à ce processus, et fasse en sorte qu'il y ait un examen préalable.

Le sénateur Sibbeston : Monsieur le président, cette étude était axée sur le Nord, particulièrement en ce qui concerne le réchauffement climatique et d'autres choses. Je sais que le comité est allé à Yellowknife, Norman Wells, Inuvik, Tuktoyaktuk et Whitehorse. J'aimerais bien savoir si vous considérez cette étude comme étant complète, parce que ces collectivités ne représentent qu'une partie du Nord. Nous n'avons pas été en Arctique en tant que tel, le véritable Nord : l'Est de l'Arctique, l'Extrême-Arctique, Resolute Bay, et cetera. Je suis

suppose the steering committee has decided. I have the impression that this study is now considered final and the report about the study is being completed.

The Chair: As we mentioned at the last meeting, those of us on the committee today were not here when the trip was taken. The trip was a fact-finding study. The steering committee addressed this study as a work in progress, with a view to completing it. No, we have not addressed whether we should undertake further studies in the Eastern Arctic or try to mesh with the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. You understand what I am saying. We have not addressed that item, and it is an item we are all interested in.

Senator Sibbeston: That being the case, Mr. Chair, before we launch into finalizing a report and so forth, should we consider the question of whether we now ought to travel into the far Arctic, to the Eastern Arctic, to look at the question of global warming and things of that sort before we spend money trying to finalize the report?

Senator Mitchell: There is something to be said, Senator Sibbeston, for considering the report, or even naming it, an interim report to indicate that it is a step along the way, and to demonstrate that it is not limited to what we have seen. There is an argument to be made in many studies to prepare interim reports. It has been almost a year since we had that experience, and we have not had a chance to give Canadians any sense of value for the money we have spent. It is also double or triple the chance to gain exposure for what we do and express important issues for Canadians, particularly on behalf of the North. There is little that we could study that would be more important.

Senator Sibbeston: That being the case, ought we to consider then amongst the committee members whether we ought to complete that study? I do not consider the trips we have taken to be a thorough analysis or review of the North. We want to talk about global warming, the melting of ice and so forth, and the trips that we have taken were to the Western Arctic. Tuktoyaktuk is on the Arctic Ocean, but the trips to Inuvik, Whitehorse and Yellowknife are not the Arctic. The study would not give a good impression of the Arctic as it really is. We need to go way up to the Eastern Arctic, Resolute Bay and places that are far north along the northern passage areas that are susceptible to global warming, the melting of ice and so forth. Are members interested in going on such a trip? that travel would finish conclusively the study we have undertaken.

The Chair: We are dealing with a budget resolution on the record. We will have a discussion about future work right after the budget, and all these points are relevant to that discussion. I want to finish dealing with this item. If you have had a look at the draft reports that were circulated, there is context in terms of another committee that travelled, at the same time apparently as this committee, to another part of the Arctic. Perhaps Senator Banks can enlarge that context.

curieux de connaître les intentions du comité. Je suppose que le comité de direction a pris sa décision. J'ai l'impression que cette étude est maintenant considérée finale et que le rapport sur elle est en voie d'être rédigée.

Le président : Comme nous l'avons dit lors de la dernière séance, les députés actuellement présents ne faisaient pas partie du comité lorsque le voyage d'information a été effectué. Le comité de direction considère l'étude comme étant un travail en cours qu'il faut terminer. Nous n'avons effectivement pas déterminé s'il faut mener des études dans l'Est de l'Arctique ou joindre nos forces à celles du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans. Vous comprenez ce que j'essaie de dire. Nous ne nous sommes pas penchés sur la question, qui nous intéresse tous.

Le sénateur Sibbeston : Puisqu'il en est ainsi, monsieur le président, avant de mettre la dernière main au rapport ou je ne sais trop quoi encore, ne serait-il pas préférable de déterminer s'il y a lieu de visiter l'Extrême-Arctique et l'Arctique de l'Est afin d'étudier le réchauffement climatique, entre autres?

Le sénateur Mitchell : Sénateur Sibbeston, lorsqu'on considère un rapport comme étant provisoire ou qu'on le désigne comme tel, cela signifie qu'il s'agit seulement d'une étape du processus et qu'il ne se limite pas à ce qui a été observé. L'idée de publier des rapports intérimaires pour beaucoup d'études se défend. Voilà presque un an déjà que nous avons fait le voyage, et nous n'avons pas eu l'occasion de communiquer aux Canadiens ce qui a été fait avec l'argent dépensé. Nous pouvons également multiplier ainsi les occasions d'accroître notre visibilité quant à nos réalisations et de définir les enjeux importants pour les Canadiens, particulièrement au nom du Nord. De toutes les études que nous pourrions mener, c'est là l'une des plus importantes.

Le sénateur Sibbeston : Puisqu'il en est ainsi, pouvons-nous alors envisager de terminer l'étude? Selon moi, les voyages que nous avons effectués ne sont pas suffisants pour faire une analyse fouillée ou un examen complet du Nord. Nous voulons parler notamment du réchauffement climatique et de la fonte des glaces. Nous avons voyagé dans l'Ouest de l'Arctique; Tuktoyaktuk donne bien sur l'océan Arctique, mais pas Inuvik, Whitehorse et Yellowknife. L'étude ne reflète pas la réalité de l'Arctique dans son ensemble. Il faut pousser plus au nord dans l'Arctique de l'Est jusqu'à Resolute Bay et les localités du Grand Nord qui longent le passage du Nord-Ouest et qui sont susceptibles de subir les effets du réchauffement climatique, de la fonte des glaces, et ainsi de suite. Les membres désirent-ils faire un tel voyage, qui nous permettrait ensuite d'achever l'étude que nous avons commencée?

Le président : Nous sommes en train d'examiner une résolution budgétaire officielle. Nous allons discuter des travaux futurs dès que nous aurons terminé avec le budget, et nous discuterons alors de tout ce que vous venez de dire. J'aimerais d'abord en finir avec ce point. Si vous avez jeté un coup d'œil aux ébauches de rapport qui ont été distribuées, on mentionne bien qu'un autre comité a voyagé au même moment que nous, semble-t-il, dans une autre région de l'Arctique. Le sénateur Banks peut-il nous en dire plus?

Senator Banks: It was a time and financial consideration that led to the fact that this committee went to the Western Arctic while the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans went to the Eastern Arctic. It was inappropriate in terms of money and inappropriate in terms of time, because you know better than any of the rest of us, Senator Sibbeston, that you do not run up there for a couple of days and see what needs to be seen.

The Chair: Unless the fishing is good.

Senator Banks: that is true, and there is not a whole lot of fishing in the Western Arctic. That decision was a matter of practicality. The report that is being talked about now is a report simply on a visit: about the things we saw and the people with whom we met. That is what the report is about. It does not preclude future and ongoing interest.

With respect to the question of the writer, I think it is important to make clear that the fact we are contemplating engaging a writer to remould what we are saying is not in any way a criticism of the work done by the committee and by the Library of Parliament people. The work has been absolutely terrific. The substance of what is being said and the points being made are not things that will be changed by the writer, as a matter of course. The normal process, senator, is that the committee and the Library of Parliament people devise what the point of the report is, and then bring the report to the point of a draft, which we now have before us. Senator McCoy has made other comments on the draft. That input is then taken, and I think the word would be “massaged” so it can have more face time, ink time and attention paid to it. As Senator Mitchell has already said, by that means, committees have had the capacity to change and affect public policy. A report that goes over the edge and sits on the shelf has no such effect. The purpose is to make the report, as Senator Mitchell said, more palatable, an idea to which I subscribe heartily.

The Chair: When it is finished, if we like it, we will have a press conference to highlight it.

Senator Banks: In the other committee, when we conduct this review, the committee sits down more than twice, and reads every word, comma, semicolon, heading, typeface, box and stylistic device included in the report from stem to gudgeon. The process is long and involved, and no part of it escapes the glaring scrutiny of the committee as a whole.

The Chair: Colleagues, we have 10 minutes left to discuss future business. I want to finish this budget item.

Senator Spivak: My comment is not addressed to the current need to release this report by March, but here is my experience with reports. The Standing Senate Committee on National Security and Defence is not a good example because the subject matter is usually something controversial, and the chair goes out to the editorial boards, and he has established a personality cult. I think that the role of the journalist writer is to write the press release, and maybe a summary. In my experience, this approach

Le sénateur Banks : Par manque de temps et de ressources financières, notre comité s’est déplacé dans l’Ouest de l’Arctique alors que le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans s’est rendu dans l’Est de l’Arctique. Il n’était en effet pas rentable que chaque comité visite tout l’Arctique parce qu’il faut plus de quelques jours pour voir tout ce qu’il y a à voir — ce que vous savez mieux que quiconque ici présent, sénateur Sibbeston.

Le président : Sauf si la pêche est bonne.

Le sénateur Banks : C’est vrai. Il n’y a cependant pas beaucoup de pêche dans l’Ouest de l’Arctique. La décision a été prise pour des raisons pratiques. Le rapport dont il est question actuellement n’est qu’un simple compte rendu de la visite, qui fait état de nos observations et de nos rencontres avec la population locale. Voilà l’objet du rapport. Cela n’exclut pas d’y retourner plus tard et de poursuivre l’étude.

En ce qui a trait à la rédaction du rapport, il est important de clarifier que notre désir d’avoir recours à un rédacteur afin de peaufiner le rapport n’est pas une critique du travail effectué par le personnel du comité et de la Bibliothèque du Parlement. Le comité bénéficie d’un excellent service. Le rédacteur ne changera pas le fond du rapport et les arguments qui y sont présentés, naturellement. Je vous rappelle, cher collègue, qu’en règle générale, c’est le personnel du comité et de la Bibliothèque du Parlement qui propose l’idée centrale du rapport et qui s’occupe de produire une ébauche comme celle que nous avons en main actuellement. Le sénateur McCoy a fait par la suite d’autres observations à propos de l’ébauche. Ces idées ont alors été retravaillées pour leur donner plus de visibilité et susciter l’intérêt des Canadiens et des médias. Comme l’a déjà dit le sénateur Mitchell, c’est ce moyen qui permet aux comités d’influer sur la politique publique. Un rapport qui ne retient pas l’attention et qui amasse de la poussière n’a pas un tel impact. L’objectif est de rendre le rapport plus intéressant, comme l’a dit le sénateur Mitchell, une idée à laquelle je souscris pleinement.

Le président : Lorsqu’il sera terminé, si nous en sommes satisfaits, nous ferons une conférence de presse pour bien attirer l’attention.

Le sénateur Banks : Dans l’autre comité dont je fais partie, lorsque nous menons un tel examen, nous y accordons plus de deux séances. Nous nous arrêtons à chaque petit détail, que ce soit un mot, une virgule, un point-virgule, un intertitre, un style de caractère, un encadré ou un procédé stylistique. Le processus est long et complexe, et aucun détail n’échappe à l’examen minutieux.

Le président : Chers collègues, il nous reste 10 minutes pour discuter des travaux futurs. J’aimerais en finir avec ce poste budgétaire.

Le sénateur Spivak : Mon observation ne porte pas forcément sur la nécessité de publier le rapport d’ici à la fin mars, mais voici ce que l’expérience m’a appris à propos des rapports. Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense n’est pas un très bon exemple parce qu’il examine habituellement des questions qui suscitent au départ de la controverse, de sorte que le président fait appel aux comités de rédaction et qu’il a le culte de la personnalité. Je crois que le rôle du rédacteur est de rédiger le

has not had the impact that you think, which is that more people will read it. No journalist has the depth of professionalism and knowledge that the Library of Parliament has. It does not happen. When the substance or topic is relevant to the public, and I give the example of the boreal forest report, *Soil at Risk*, which was not written by journalists, the substance catches the attention of the public.

The role of the journalist writer is important, but not to redo reports. That is my view.

Senator Banks: I agree entirely. The writers do not affect the substance of the report at all.

Senator Spivak: Yes, they affect the way that the report is received and written. The report is not written the same way as the Library of Parliament would write it. However, the issue of impact is vital, I agree with you. However, rewriting the report by a writer is not always the way to improve impact. There are other methods and impact is important because important work has been done here; it should be disseminated.

Senator Milne: I have a brief point of information for new members of the committee. When we travelled to the North, two of the then members of this committee were unable to come with us because they were travelling to the Eastern Arctic with the Fisheries Committee. We agreed at that point to try to adopt some of the findings of the Fisheries Committee, which had agreed to ask some of our questions in the Eastern Arctic. This approach allowed us to incorporate their findings in this report.

Senator St. Germain: I understand what the steering committee decided, based on the original Library of Parliament person who is no longer with the library. However, I flag this item because of the importance of the work that researchers perform in the Library of Parliament, which is excellent in 99.9 per cent of the cases.

Senator Peterson, I and others sit on the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples. The library has written tremendously good reports for us. I wanted to ensure that the Library of Parliament is treated the way it should be. Unless it was brought forward, chair, there could be misconceptions.

The Chair: All these points of view are valid. They are on the record.

I ask for the necessary motion in relation to this writer to have the 30-day ad hoc budget and agreement that the special study budget application for the period ending March 31, 2009 be approved for submission to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration. I will ask the Senate for permission to hire this writer, and the motion will incorporate that authority.

Senator Banks: I so move.

The Chair: All in favour?

communiqué de presse et un résumé peut-être. Je sais d'expérience que cette méthode n'a pas les résultats escomptés, soit que beaucoup plus de personnes s'y intéresseront. Pour ce qui est du professionnalisme et des connaissances, le personnel de la Bibliothèque du Parlement n'a pas de leçon à recevoir des journalistes. La source du manque d'intérêt suscité par un rapport n'est pas sa rédaction. Lorsque le contenu ou le sujet intéresse le public, il retient leur attention. J'en veux pour preuve le rapport sur la forêt boréale, *Nos sols dégradés*, qui n'a pourtant pas été rédigé par des journalistes.

Le rôle joué par le journaliste est important, mais il ne consiste pas à retravailler les rapports, à mon humble avis.

Le sénateur Banks : Je suis entièrement d'accord. Les rédacteurs ne changent rien au fond du rapport.

Le sénateur Spivak : Bien sûr, ils ont un impact sur la façon dont le rapport est rédigé et accueilli. Ils ne rédigent pas un rapport de la même manière que la Bibliothèque du Parlement. Certes, la question de l'impact est essentielle, j'en conviens. Toutefois, il existe de meilleures façons d'en améliorer l'impact que d'en confier la rédaction à un journaliste. Il y a d'autres façons de s'y prendre, et l'impact est crucial, puisque nous avons effectué un travail remarquable; il faudrait répandre la nouvelle.

Le sénateur Milne : Je tiens à vous faire part, rapidement, d'un élément d'information. Lorsque nous nous sommes rendus dans le Nord, deux des anciens membres du comité n'étaient pas du voyage parce qu'ils se déplaçaient dans l'Est de l'Arctique avec le Comité des pêches. Nous nous sommes alors entendus pour adopter certaines des constatations du Comité des pêches, qui avait accepté de poser pour nous certaines questions dans l'Est de l'Arctique. C'est ce qui nous a permis d'inclure ses conclusions dans notre rapport.

Le sénateur St. Germain : Je comprends la décision du comité de direction, bien que la rédactrice de la Bibliothèque du Parlement soit partie à la retraite depuis lors. Cependant, je fais une mise en garde parce qu'il faut reconnaître l'importance du travail effectué par les attachés de recherche de la Bibliothèque du Parlement. Le résultat est presque toujours excellent.

Sénateur Peterson, je fais partie du Comité sénatorial permanent des peuples autochtones, pour lequel la Bibliothèque du Parlement a rédigé d'excellents rapports. Je tiens seulement à faire état de ses bons services, de manière à éviter les malentendus, monsieur le président.

Le président : Tous les arguments sont valables et figurent au compte rendu.

En ce qui a trait au rédacteur, il nous faut une motion visant à obtenir le budget ponctuel s'étalant sur 30 jours et à autoriser le dépôt, auprès du Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration, du budget pour l'étude spéciale pour la période se terminant le 31 mars 2009. Je demanderai au Sénat l'autorisation d'engager le rédacteur, et la motion sera rédigée en conséquence.

Le sénateur Banks : Je le propose.

Le président : Plaît-il au comité d'adopter la motion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Thank you.

(The committee continued in camera.)

Des voix : Oui.

Le président : Je vous remercie.

(La séance se poursuit à huis clos.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Thursday, March 5, 2009

Natural Resources Canada:

Kiran Hanspal, Director General, Explosives Safety and Security Branch;
Christopher Watson, Director and Chief Inspector, Explosives Regulatory Division;
Jean-Luc Arpin, Inspector of Explosives.

TÉMOINS

Le jeudi 5 mars 2009

Ressources naturelles Canada :

Kiran Hanspal, directrice générale, Direction de la sécurité et de la sûreté des explosifs;
Christopher Watson, directeur et inspecteur en chef, Division de la réglementation des explosifs;
Jean-Luc Arpin, inspecteur des explosifs.



11
27
55



Second Session
Fortieth Parliament, 2009
SENATE OF CANADA

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009
SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Energy, the Environment and Natural Resources

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Chair:

The Honourable W. DAVID ANGUS

Président :

L'honorable W. DAVID ANGUS

Tuesday, March 10, 2009
Thursday, March 12, 2009

Le mardi 10 mars 2009
Le jeudi 12 mars 2009

Issue No. 2

First (final) meeting on:
Bill S-3, An Act to amend
the Energy Efficiency Act

First meeting on:
Emerging issues related to its mandate

Fascicule n° 2

Première (dernière) réunion concernant :
Le projet de loi S-3, Loi modifiant la
Loi sur l'efficacité énergétique

Première réunion concernant :
Les nouvelles questions concernant son mandat

INCLUDING:
THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-3)

Y COMPRIS :
LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le projet de loi S-3)

THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(Proposed user fees relating to
the Explosives Regulatory Division
of Natural Resources Canada)

LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le frais d'utilisation proposés concernant la division
de la réglementation des explosifs de
Ressources naturelles Canada)

THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Special study budget ending March 31, 2009 on
emerging issues related to its mandate)

LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le budget pour étude spéciale se terminant le 31 mars 2009
sur les nouvelles questions concernant son mandat)

APPEARING:
The Honourable Lisa Raitt, P.C., M.P.,
Minister of Natural Resources

COMPARAÎT :
L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée,
ministre des Ressources naturelles

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable W. David Angus, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(or Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, P.C.
* LeBreton, P.C.	Sibbeston
(or Comeau)	Spivak

*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable W. David Angus

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(ou Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, C.P.
* LeBreton, C.P.	Sibbeston
(ou Comeau)	Spivak

*Membres d'office

(Quorum 4)

ORDERS OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Tuesday, February 24, 2009:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Cochrane, seconded by the Honourable Senator Rivard, for the second reading of Bill S-3, An Act to amend the Energy Efficiency Act.

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Stratton, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

The question being put on the motion, it was adopted.

Extract of the *Journals of the Senate*, Tuesday, March 3, 2009:

The Honourable Senator Angus moved, seconded by the Honourable Senator Johnson:

That the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate:

- (a) The current state and future direction of production, distribution, consumption, trade, security and sustainability of Canada's energy resources;
- (b) Environmental challenges facing Canada including responses to global climate change, air pollution, biodiversity and ecological integrity;
- (c) Sustainable development and management of renewable and non-renewable natural resources including but not limited to water, minerals, soils, flora and fauna; and
- (d) Canada's international treaty obligations affecting energy, the environment and natural resources and their influence on Canada's economic and social development;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Second Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the committee; and

ORDRES DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 24 février 2009 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Cochrane, appuyée par l'honorable sénateur Rivard, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur l'efficacité énergétique.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Stratton, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 3 mars 2009 :

L'honorable sénateur Angus propose, appuyé par l'honorable sénateur Johnson,

Que le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat :

- a) la situation actuelle et l'orientation future des ressources énergétiques du Canada sur les plans de la production, de la distribution, de la consommation, du commerce, de la sécurité et de la durabilité;
- b) des défis environnementaux du Canada, y compris ses décisions concernant le changement climatique mondial, la pollution atmosphérique, la biodiversité et l'intégrité écologique;
- c) la gestion et l'exploitation durables des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables dont, sans y être limité, l'eau, les minéraux, les sols, la flore et la faune;
- d) les obligations du Canada issues de traités internationaux touchant l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, et leur incidence sur le développement économique et social du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus, et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la deuxième session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité;

That the committee submit its final report no later than June 30, 2010 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

Que le comité présente son rapport final au plus tard le 30 juin 2010 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 10, 2009

(3)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 6:19 p.m. in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C., Sibbeston and Spivak (12).

Other senators present: The Honourable Senators Brown and McCoy (2).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 24, 2009, the committee began its consideration of Bill S-3, An Act to amend the Energy Efficiency Act.

APPEARING:

The Honourable Lisa Raitt, P.C., M.P., Minister of Natural Resources.

WITNESSES:

Natural Resources Canada:

Cassie J. Doyle, Deputy Minister.

John Cockburn, Director, Equipment Division, Office of Energy Efficiency.

The chair made an opening statement.

Minister Raitt made a statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 7:25 p.m., the committee suspended.

At 7:28 p.m., the committee resumed.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-3, An Act to amend the Energy Efficiency Act.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that the preamble stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 10 mars 2009

(3)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 18 h 19, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P., Sibbeston et Spivak (12).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Brown et McCoy (2).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 février 2009, le comité entreprend son examen du projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur l'efficacité énergétique.

COMPARAÎT :

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée, ministre des Ressources naturelles.

TÉMOINS :

Ressources naturelles Canada :

Cassie J. Doyle, sous-ministre.

John Cockburn, directeur, Division de l'équipement, Bureau de l'efficacité énergétique.

Le président prononce un mot de bienvenue.

La ministre Raitt fait un exposé puis, avec l'aide des autres témoins, répond aux questions.

À 19 h 25, le comité suspend ses travaux.

À 19 h 28, le comité reprend ses travaux.

Il est convenu — Que le comité procède à l'examen article par article du projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur l'efficacité énergétique.

Il est convenu — Que le titre est réservé.

Il est convenu — Que le préambule est reporté.

Il est convenu — Que l'article 1 est adopté.

Il est convenu — Que l'article 2 est adopté.

Il est convenu — Que l'article 3 est adopté.

Il est convenu — Que l'article 4 est adopté.

Il est convenu — Que l'article 5 est adopté.

Il est convenu — Que l'article 6 est adopté.

It was agreed that clause 7 carry.

It was agreed that clause 8 carry.

It was agreed that the preamble carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

It was agreed that the chair report the bill without amendment to the Senate.

At 7:33 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

Il est convenu — Que l'article 7 est adopté.

Il est convenu — Que l'article 8 est adopté.

Il est convenu — Que le préambule est adopté.

Il est convenu — Que le titre est adopté.

Il est convenu — Que le projet de loi est adopté.

Il est entendu — Que la présidence fera rapport au Sénat du projet de loi sans proposition d'amendement.

À 19 h 33, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Thursday, March 12, 2009

(4)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:03 a.m. in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C., Sibbeston and Spivak (12).

Other senator present: The Honourable Senator Brown (1).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 3, 2009, the committee began its examination of emerging issues related to its mandate.

WITNESSES:

Office of the Auditor General of Canada:

Scott Vaughan, Commissioner of the Environment and Sustainable Development;

Neil Maxwell, Assistant Auditor General;

Jim McKenzie, Principal.

The chair made an opening statement.

Mr. Vaughan made a statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 9:49 a.m., the committee suspended.

At 9:54 a.m., the committee resumed.

OTTAWA, le jeudi 12 mars 2009

(4)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 3, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P., Sibbeston et Spivak (12).

Autres sénateurs présents : L'honorable sénateur Brown (1).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 3 mars 2009, le comité entreprend l'examen de nouvelles questions qui relèvent de son mandat.

TÉMOINS :

Bureau du vérificateur général du Canada :

Scott Vaughan, commissaire à l'environnement et au développement durable;

Neil Maxwell, vérificateur général adjoint;

Jim McKenzie, directeur principal.

Le président prononce un mot de bienvenue.

M. Vaughan fait un exposé puis, avec l'aide des autres témoins, répond aux questions.

À 9 h 49, le comité suspend ses travaux.

À 9 h 54, le comité reprend ses travaux.

Pursuant to rule 92(2), it was agreed that the committee proceed in camera and that senators' staff and other Senate support personnel be authorized to remain during the in camera portion of this meeting.

After debate, it was agreed that the draft report on proposed user fees relating to the Explosives Regulatory Division of Natural Resources Canada be adopted as amended;

That the chair and deputy chair be empowered to approve the final version of the report with any necessary editorial, grammatical or translation changes required; and

That the chair be authorized to present it to the Senate.

At 10:02 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Le greffier intérimaire du comité,

Eric Jacques

Acting Clerk of the Committee

Conformément à l'article 92(2) du Règlement, il est convenu — Que le comité poursuit sa réunion à huis clos et que le personnel des sénateurs ainsi que le personnel de soutien du Sénat sont autorisés à rester pendant la séance à huis clos.

Après délibéré, il est entendu — Que l'ébauche modifiée du rapport sur les frais d'utilisation proposés concernant la Division de la réglementation des explosifs de Ressources naturelles Canada est adoptée;

Que le président et le vice-président sont autorisés à approuver le rapport définitif auquel tout changement jugé nécessaire, que ce soit au niveau de la forme, de la grammaire ou de la traduction, aura été apporté; et

Que le président est autorisé à le présenter au Sénat.

À 10 h 2, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

REPORTS OF THE COMMITTEE

Wednesday, March 11, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

SECOND REPORT

Your committee, to which was referred Bill S-3, An Act to amend the Energy Efficiency Act, has, in obedience to the order of reference of Tuesday, February 24, 2009, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Thursday, March 12, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

THIRD REPORT

Your committee, to which was referred the document entitled "Proposed Revision to User Fees, November 2008," has, in obedience to the order of reference of Wednesday, January 28, 2009, examined certain proposed changes to existing user fees under, and, in accordance with section 5 of the *User Fees Act*, recommends that they be approved.

The 2004 *User Fees Act* of Parliament gives the power to examine the introduction or change to any user fee by any regulatory authority in Canada.

Your committee notes that this process provides important measures in transparency, accountability and value for money.

Under the legislative authority of the *Explosives Act*, the Minister of Natural Resources Canada has proposed a revised fee schedule and additional user fees for cost recovery related to Explosives Regulatory Division ("the Division") activities.

User fees for the Division were last set by regulations in 1993. The Division sought authority to increase its user fees through the *User Fees Act* and regulations in 2005 and 2008. In both cases, the Division was unsuccessful because federal elections were called before the amendments were approved or before the required 20 sitting days elapsed. Therefore, the user fees proposed represent the first regulatory increase in 16 years and as a result some of these fees have increased significantly.

Your Committee heard from officials from Natural Resources Canada on Thursday, March 5, 2009 and questioned them extensively on the proposed user fee increases. In particular,

RAPPORTS DU COMITÉ

Le mercredi 11 mars 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur l'efficacité énergétique, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 24 février 2009, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le jeudi 12 mars 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le document *Révision proposée des frais d'utilisation, novembre 2008* a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 28 janvier 2009, examiné certains changements proposés au barème actuel des frais d'utilisation et, par application de l'article 5 de la *Loi sur les frais d'utilisation*, recommande leur approbation.

La *Loi sur les frais d'utilisation* de 2004 confère au Parlement le pouvoir d'examiner l'instauration ou la modification de frais d'utilisation par les organismes de réglementation au Canada.

Votre comité constate que ce processus prévoit d'importantes mesures quant à la transparence, à la responsabilisation et à l'optimisation des ressources.

Aux termes de la Loi sur les explosifs, le ministre des Ressources naturelles Canada a proposé un barème révisé des frais d'utilisation et l'instauration de nouveaux frais pour le recouvrement des coûts des activités de la Division de la réglementation des explosifs (la Division).

Le barème actuel des frais d'utilisation de la Division a été établi par règlement en 1993. La Division a tenté d'obtenir l'autorisation de majorer ses frais d'utilisation en application de la *Loi sur les frais d'utilisation* et des règlements en 2005, puis en 2008. Dans les deux cas, elle n'a pu toutefois obtenir gain de cause en raison du déclenchement d'élections avant que les modifications au barème ne soient approuvées ou que les vingt jours de séance requis suivant le dépôt de la proposition se soient écoulés. Le barème actuellement proposé représente la première hausse réglementaire des frais en 16 ans, certains frais ont donc considérablement augmenté dans le but d'améliorer le recouvrement des coûts.

Votre comité a entendu des représentants de Ressources naturelles Canada le jeudi 5 mars 2009 et il les a longuement interrogés sur les augmentations proposées des frais d'utilisation.

your committee wanted to know details concerning consultations the Division had with stakeholders, as required by the *User Fees Act*. Your committee sought assurance that stakeholder concerns had been heard and addressed. Upon hearing testimony on this matter, your committee is satisfied that this had taken place. For example, a proposal for a cost recovery of 80 per cent for a particular item was reduced to 45 per cent after stakeholder feedback. Department officials stated that stakeholders gave written approval that they were satisfied with the approach taken for the cost recovery of that item.

Having had the opportunity to hear testimony on this matter and examine the proposed changes to user fees, your committee recommends that they be approved.

Respectfully submitted,

Thursday, March 12, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your Committee, which was authorized by the Senate on Tuesday, March 3, 2009 to examine and report on emerging issues related to its mandate, respectfully requests that it be empowered to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of its study.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that Committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

Le président,

W. DAVID ANGUS

Chair

En particulier, il voulait avoir des précisions sur les consultations menées par la Division auprès des intervenants, comme l'exige la *Loi sur les frais d'utilisation*. Il voulait s'assurer qu'on tient compte des préoccupations des intervenants. Après avoir entendu les témoignages à cet égard, votre comité est convaincu qu'on a fait le nécessaire. Par exemple, le recouvrement proposé de 80 p. 100 des coûts d'un certain article a été ramené à 45 p. 100 après consultation des intervenants. Les représentants du Ministère ont indiqué que les intervenants avaient fait savoir par écrit qu'ils étaient satisfaits de la formule retenue pour le recouvrement des coûts de cet article.

Après avoir eu l'occasion d'entendre les témoignages et d'examiner les changements proposés au barème des frais d'utilisation, votre comité recommande leur approbation.

Respectueusement soumis,

Le jeudi 12 mars 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles à l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat le mardi 3 mars 2009 à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat, demande respectueusement que le comité soit autorisé à embaucher tout conseiller juridique et personnel technique, de bureau ou autre dont il pourrait avoir besoin aux fins de ses travaux.

Conformément au chapitre 3:06, article 2(1)(c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis.

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES**

SPECIAL STUDY, EMERGING ISSUES

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2009**

Extract from the *Journals of the Senate* of March 3, 2009:

The Honourable Senator Angus moved, seconded by the Honourable Senator Johnson:

That the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate:

- (a) The current state and future direction of production, distribution, consumption, trade, security and sustainability of Canada's energy resources;
- (b) Environmental challenges facing Canada including responses to global climate change, air pollution, biodiversity and ecological integrity;
- (c) Sustainable development and management of renewable and non-renewable natural resources including but not limited to water, minerals, soils, flora and fauna; and
- (d) Canada's international treaty obligations affecting energy, the environment and natural resources and their influence on Canada's economic and social development.

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Second Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the committee; and

That the committee submit its final report no later than June 30, 2010 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES**

ÉTUDE SPÉCIALE, NOUVELLES QUESTIONS

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2009**

Extrait des *Journaux du Sénat* du 3 mars 2009 :

L'honorable sénateur Angus propose, appuyé par l'honorable sénateur Johnson,

Que le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat :

- a) la situation actuelle et l'orientation future des ressources énergétiques du Canada sur les plans de la production, de la distribution, de la consommation, du commerce, de la sécurité et de la durabilité;
- b) des défis environnementaux du Canada, y compris ses décisions concernant le changement climatique mondial, la pollution atmosphérique, la biodiversité et l'intégrité écologique;
- c) la gestion et l'exploitation durables des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables dont, sans y être limité, l'eau, les minéraux, les sols, la flore et la faune;
- d) les obligations du Canada issues de traités internationaux touchant l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, et leur incidence sur le développement économique et social du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus, et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la deuxième session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité présente son rapport final au plus tard le 30 juin 2010 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 5,500
Transportation and Communications	100
All Other Expenditures	<u>900</u>
TOTAL	\$6,500

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources on March 5, 2009.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Date _____
W. DAVID ANGUS
 Chair, Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources

Date _____
GEORGE J. FUREY
 Chair, Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	5 500 \$
Transports et communications	100
Autres dépenses	<u>900</u>
TOTAL	6 500 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles le 5 mars 2009.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date _____
W. DAVID ANGUS
 Président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Date _____
GEORGE J. FUREY
 Président du Comité permanent de la région interne, des budgets et de l'administration

HISTORICAL INFORMATION

	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009
Budget	\$198,816	\$211,388	\$22,070	\$64,643	\$292,170
Expenses	\$89,163	\$111,326	\$21,506	\$21,519	\$125,590

DONNÉES ANTÉRIEURES

	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008	2008-2009
Budget	198 816 \$	211 388 \$	22 070 \$	64 643 \$	292 170 \$
Dépenses	89 163 \$	111 326 \$	21 506 \$	21 519 \$	125 590 \$

STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

SPECIAL STUDY, EMERGING ISSUES

EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2009

GENERAL EXPENSES

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1.	Working meals (0415)	1,500
	<i>(3 meals, \$500/meal)</i>	
2.	Editing/Revision Services Sole source Dan Turner (0446)	4,000
	Sub-total	\$ 5,500

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

1.	Courier charges (0261)	100
	Sub-total	\$ 100

ALL OTHER EXPENDITURES

1.	Books (0702)	250
2.	Stationery & supplies (0707)	250
3.	Miscellaneous expenses (0798)	400
	Sub-total	\$ 900

Total	\$ 6,500
-------	----------

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk,
Committees Directorate

Date

Nicole Proulx, Director of Finance

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES**

ÉTUDE SPÉCIALE, NOUVELLES QUESTIONS

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2009**

DÉPENSES GÉNÉRALES

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1.	Repas de travail (0415) (3 repas, 500 \$/repas)	1 500	
2.	Services de révision — fournisseur exclusif — Dan Turner (0446)	4 000	
	Sous-total		5 500 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

1.	Services de messagerie (0261)	100	
	Sous-total		100 \$

AUTRES DÉPENSES

1.	Livres (0702)	250	
2.	Papeterie et fournitures (0707)	250	
3.	Frais divers (0798)	400	
	Sous-total		900 \$

Total		6 500 \$
-------	--	----------

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale,
Direction des comités

Date

Nicole Proulx, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, March 12, 2009

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2009 for the purpose of its special study on emerging issues, as authorized by the Senate on Tuesday, March 3, 2009. The said budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 5,500
Transportation and Communications	100
All Other Expenditures	<u>900</u>
Total	\$ 6,500

Respectfully submitted,

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 12 mars 2009

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2009 aux fins de leur étude spéciale sur les questions nouvelles, tel qu'autorisé par le Sénat le mardi 3 mars 2009. Ledit budget se lit comme suit :

Services professionnels et autres	5,500 \$
Transport et communications	100
Autres dépenses	<u>900</u>
Total	6,500 \$

Respectueusement soumis,

Le président,

GEORGE J. FUREY

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 10, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 6:19 p.m. to consider Bill S-3, An act to amend the Energy Efficiency Act.

Senator W. David Angus (*Chair*) presiding.

[*Translation*]

The Chair: Order. Good afternoon, everyone, and welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is David Angus. I am a senator from the beautiful province of Quebec and I also chair this committee.

[*English*]

I welcome all honourable senators and members of the public with us in the room and all viewers across the country that are watching on the facilities of CPAC and the World Wide Web.

I particularly want to welcome this evening our Minister of Natural Resources, the Honourable Lisa Raitt, who is here with the Deputy Minister of Natural Resources Canada, Cassie Doyle, and the Director of the Equipment Division, John Cockburn.

Our mandate on this committee is to examine legislation and matters relating to energy, the environment and natural resources generally. I take this opportunity to introduce my colleagues around the table today who are members of this committee. We have the deputy chair, Senator Grant Mitchell from Alberta; Senator Tommy Banks from Alberta; Senator Bert Brown from Alberta, our only elected senator; Senator Richard Neufeld from British Columbia, a past Minister of Natural Resources in British Columbia; Senator Daniel Lang from the Yukon Territory; Senator Elaine McCoy from Alberta; Senator Lorna Milne from Ontario, a member of our steering committee; Senator Mira Spivak from Manitoba; Senator Willie Adams from Nunavut; Senator Robert Peterson from Saskatchewan; and Senator Gerry St. Germain from British Columbia.

[*Translation*]

Tonight we are considering Bill S-3.

[*English*]

This bill amends the Energy Efficiency Act.

Senator Nick Sibbeston from the Northwest Territories has joined us.

This bill was introduced in the Senate and given first reading on January 29, 2009. Bill S-3 is identical to Bill S-4, which was introduced in the Second Session of the Thirty-ninth Parliament. That bill died on the Order Paper with the dissolution of the Thirty-ninth Parliament, and it was not reintroduced in the First Session of the Fortieth Parliament. This bill seeks to amend the

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 10 mars 2009

Le Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 18 h 19 pour étudier le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur l'efficacité énergétique.

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : À l'ordre, bonjour et bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle David Angus. Je représente la belle province de Québec au Sénat. Je suis président du comité.

[*Traduction*]

Je souhaite la bienvenue à tous les sénateurs ainsi qu'aux membres du public qui sont présents ainsi qu'à tous ceux qui suivent les délibérations grâce aux services de CPAC et au web.

Ce soir, je souhaite plus particulièrement la bienvenue à la ministre des Ressources naturelles, l'honorable Lisa Raitt, qui est accompagnée de la sous-ministre des Ressources naturelles du Canada, Cassie Doyle, et du directeur de la Division de l'équipement, John Cockburn.

Le comité a pour mandat d'étudier les projets de loi et enjeux relatifs à l'énergie, à l'environnement et aux ressources naturelles en général. Je tiens à présenter mes collègues ici présents, qui sont membres du comité. Le vice-président, le sénateur Grant Mitchell, de l'Alberta; le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta; le sénateur Bert Brown, le seul sénateur élu, également de l'Alberta; le sénateur Richard Neufeld, de la Colombie-Britannique, ancien ministre des Ressources naturelles de cette province; le sénateur Daniel Lang, du Yukon; le sénateur Elaine McCoy, de l'Alberta; le sénateur Lorna Milne, de l'Ontario, membre du comité directeur; le sénateur Mira Spivak, du Manitoba; le sénateur Willie Adams, du Nunavut; le sénateur Robert Peterson, de la Saskatchewan; et enfin le sénateur Gerry St. Germain, de la Colombie-Britannique.

[*Français*]

J'aimerais souligner le fait que ce soir, nous étudions le projet de loi S-3.

[*Traduction*]

Le projet de loi tend à modifier la Loi sur l'efficacité énergétique.

Le sénateur Nick Sibbeston, des Territoires du Nord-Ouest, vient de se joindre à nous.

Le projet de loi a été présenté au Sénat et a reçu la première lecture le 29 janvier 2009. Il est identique au projet de loi S-4, qui a été présenté au cours de la deuxième session de la 39^e législature et est resté en plan au *Feuilleton* à la dissolution de cette législature. Le projet de loi S-4 n'a pas été représenté pendant la première session de la 40^e législature. Le projet de loi à l'étude vise

Energy Efficiency Act to establish the power to regulate energy efficiency standards for classes of products that affect energy consumption and to enhance labelling requirements for consumer and commercial products.

In respect of our honourable minister, prior to her election to the House of Commons, the Honourable Ms. Raitt was the President and Chief Executive Officer of the Toronto Port Authority, TPA, and had previously served as the TPA's general counsel and harbourmaster. As a lawyer, she specialized in the areas of intellectual property, commercial litigation and shipping arbitration.

Thank you all for joining us this evening. I understand the minister has opening remarks. Copies have been circulated to everyone in both languages.

Another colleague has joined us, Senator Pana Merchant from Saskatchewan.

You have the floor, minister.

Hon. Lisa Raitt, P.C., M.P., Minister of Natural Resources: Thank you. I appreciate the warm introduction and thank you, honourable senators, for inviting me here today. It is a pleasure to appear before the committee for my first time. Please allow me to introduce Deputy Minister Cassie Doyle and John Cockburn who are accompanying me here today.

Honourable senators, we are all aware that these times are challenging for Canada and Canadians. We are facing the deepest global economic downturn in generations. Although Canada is in a much better position to weather this storm than many other nations, our economy is tied to the health of global markets. We cannot isolate ourselves from the impacts.

However, we can take action to protect Canadians from the worst of its impacts. We can take action that will stimulate our economy now. That action will also strengthen our nation's already strong economic fundamentals to ensure Canada is positioned for even greater prosperity in the future. This future prosperity is what the economic action plan for Canada set out in Budget 2009 will do.

Many of these same phrases can be applied to Bill S-3. Energy efficiency is probably the easiest, most affordable and most effective way for families and businesses alike to control energy costs and reduce greenhouse gas emissions. Whether it is installing a programmable thermostat to turn the heat down when we are not at home or replacing an inefficient electric motor at the plant, we start saving right away — saving energy, saving money and saving the environment. Those benefits start right away and they continue to grow — month after month, year after year.

Energy efficiency also helps create and secure jobs for Canadians. Creating and securing jobs is a vital consideration at this time of economic uncertainty. As soon as we decide to improve the insulation in our homes, or install new, energy-efficient windows or doors, we are creating and protecting the

à modifier la Loi sur l'efficacité énergétique pour établir le pouvoir de réglementer les normes d'efficacité énergétique pour les catégories de matériels consommateurs d'énergie et renforcer les exigences en matière d'étiquetage des produits de consommation et produits commerciaux.

Quant à la ministre, avant son élection à la Chambre des communes, l'honorable Lisa Raitt était présidente et chef de la direction de l'Administration portuaire de Toronto, ou APT, et elle en avait été auparavant avocate générale et maître de port. Comme juriste, elle s'est spécialisée dans les domaines de la propriété intellectuelle, des litiges commerciaux et de l'arbitrage maritime.

Merci à tous de vous joindre à nous ce soir. Je crois savoir que la ministre a des observations liminaires à nous livrer. Le texte a été distribué à tous dans les deux langues officielles.

Une autre collègue vient de se joindre à nous, le sénateur Pana Merchant, de la Saskatchewan.

À vous la parole, madame la ministre.

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée, ministre des Ressources naturelles : Merci. Merci de cette présentation chaleureuse et merci aux sénateurs de m'avoir invitée aujourd'hui. C'est un plaisir de comparaître devant le comité pour la première fois. Permettez-moi de présenter la sous-ministre Cassie Doyle et John Cockburn, qui m'accompagnent.

Honorables sénateurs, nous sommes tous conscients du fait que le Canada et les Canadiens doivent affronter une période difficile. Il s'agit du ralentissement économique mondial le plus grave depuis des générations. Bien que le Canada soit en bien meilleure posture que beaucoup d'autres pays pour affronter la tempête, son économie dépend de la bonne santé des marchés mondiaux. Il ne peut se protéger des impacts du ralentissement.

Néanmoins, nous pouvons prendre des mesures pour protéger les Canadiens des conséquences qui sont les pires. Nous pouvons dès à présent stimuler l'économie. De la sorte, nous renforcerons les assises déjà solides de l'économie nationale pour positionner le Canada de façon qu'il soit encore plus prospère à l'avenir. Cette prospérité, voilà l'objectif proposé dans le Plan d'action économique présenté dans le budget de 2009.

Une grande partie de ces propos valent pour le projet de loi S-3. L'efficacité énergétique est sans doute le moyen le plus simple, le plus abordable et le plus efficace, tant pour les familles que pour les entreprises, de contrôler les coûts de l'énergie et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Installer un thermostat programmable pour baisser le chauffage en période d'absence ou remplacer un moteur électrique énergivore à l'usine, c'est faire des économies sur-le-champ, c'est économiser énergie et argent et protéger l'environnement. Les avantages sont immédiats et continuent de s'accumuler mois après mois et année après année.

L'efficacité énergétique aide aussi à créer et à préserver des emplois au Canada. Il s'agit là d'une considération essentielle en cette période d'incertitude économique. Dès que nous décidons d'améliorer l'isolation de nos maisons ou d'installer des fenêtres ou des portes plus éconergétiques, nous créons et protégeons des

jobs of the thousands of Canadians who perform that work and manufacture those products. That work includes the highly trained and skilled energy auditors and engineers who assess our energy use and give us the information we need to make the best choices for making our homes and buildings more efficient. Canadians understand energy efficiency.

The remarkable response to our government's ecoENERGY Retrofit home program is one example and a major reason the economic action plan includes \$300 million to extend this program for another two years. This funding will allow an additional 200,000 homeowners to participate and to generate some \$2.4 billion in economic activity.

In short, energy efficiency works and so does energy efficiency regulation. Household appliances are a good example. The first Energy Efficiency Act was introduced in 1992, with major appliances as a prime focus of the new legislation. Between 1990 and 2005, the use of major appliances in Canada went up by 38 per cent. During that same period, the total energy consumed by these appliances went down by 17 per cent.

Regulation works, but a lot has changed since the original act was introduced in 1992. Our knowledge base has expanded. New technologies have been developed. There have been big changes in the marketplace. Think of the number of energy-consuming gizmos in our homes today compared to 15 years ago. I know my seven-year-old and four-year-old seem to accumulate more than I have ever known in the past 10 years.

The bill gives the government the authority it needs to ensure that the Energy Efficiency Act continues to meet its obligations or its objectives with standards, regulations and labelling requirements that are in tune with today's marketplace and technological realities.

In fact, these amendments will make the Energy Efficiency Act itself more efficient. For example, it will be made clear in the act that standards can be prescribed that will apply to classes of products rather than individual products. This increased efficiency will reduce the time and effort it now takes to update regulations for individual products as they come on to the market.

It will also be important with respect to Canada's efforts to reduce the amount of standby power consumption by products such as televisions, microwaves, CD players, battery chargers, coffee makers and many others when they are not turned on but remain plugged in to an electrical source.

These amendments will also provide the authority to regulate products that affect or control energy consumption, including windows, doors and thermostats — not just products that consume energy themselves. Bill S-3 will allow improvements to the energy-rating labels that appear on products to ensure that

emplois pour les milliers de Canadiens qui font ce travail et fabriquent ces produits. Parmi ces emplois, il y a ceux de personnes compétentes et hautement qualifiées comme les vérificateurs et les énergéticiens qui évaluent notre consommation d'énergie et nous procurent l'information nécessaire pour faire les choix les plus éclairés en vue d'optimiser l'efficacité énergétique de nos maisons et bâtiments. Les Canadiens comprennent ce qu'est l'efficacité énergétique.

Le succès remarquable du programme écoÉnergie Rénovation — Maisons en témoigne. C'est une des raisons principales pour lesquelles le Plan d'action économique prévoit 300 millions de dollars afin de prolonger l'application du programme pendant deux ans encore. Ces fonds permettront à 200 000 propriétaires de plus de participer et de susciter une activité économique de quelque 2,4 milliards de dollars.

Bref, l'efficacité énergétique donne des résultats. Et la réglementation de l'efficacité énergétique aussi. À preuve, les appareils ménagers. La première version de la Loi sur l'efficacité énergétique remonte à 1992. Elle visait en priorité les gros appareils ménagers. Entre 1990 et 2005, l'utilisation de ces appareils au Canada a augmenté de 38 p. 100. Pendant la même période, leur consommation totale d'énergie a diminué de 17 p. 100.

La réglementation donne donc des résultats, mais bien des choses ont changé depuis la présentation de cette première loi, en 1992. Nos connaissances ont progressé. De nouvelles technologies sont apparues. Le marché s'est profondément transformé. Il suffit de songer au nombre de gadgets consommateurs d'énergie qu'il y a dans nos foyers aujourd'hui et ne s'y trouvaient pas il y a 15 ans. Mes enfants de 7 et de 4 ans semblent en accumuler davantage que tout ce que j'ai vu au cours des 10 dernières années.

Le projet de loi à l'étude accorde au gouvernement le pouvoir nécessaire pour s'assurer que la Loi sur l'efficacité énergétique continue d'atteindre ses objectifs en formulant des normes, des règlements et des exigences en matière d'étiquetage qui sont adaptés au marché et aux réalités technologiques d'aujourd'hui.

En fait, ces modifications rendront la Loi sur l'efficacité énergétique elle-même plus efficace. Ainsi, il sera dit clairement dans la loi qu'on peut prescrire des normes applicables à des catégories de produits plutôt qu'à des produits individuels. Cette formule sera plus efficace et il faudra moins de temps et d'efforts pour mettre à jour les règlements afin de tenir compte des divers produits qui arrivent sur le marché.

Le projet de loi sera important également sous l'angle des efforts que le Canada déploie pour réduire la consommation en mode veille — c'est-à-dire l'énergie consommée lorsque les appareils ne fonctionnent pas, mais restent branchés — d'appareils comme les téléviseurs, les fours à micro-ondes, les lecteurs de CD, les chargeurs de piles, les machines à café et bien d'autres appareils.

Les modifications proposées donneront également le pouvoir de réglementer des produits qui influencent la consommation d'énergie ou la régissent — plutôt que les seuls produits consommateurs d'énergie —, dont les fenêtres, les portes et les thermostats. Le projet de loi S-3 permettra d'améliorer

Canadians have easy and comprehensive access to the necessary information to make smart choices when shopping for products that consume energy.

Honourable senators, when the Energy Efficiency Act was introduced in 1992, it broke new ground. It allowed Canada to set some of the highest standards for energy efficiency in the world. The amendments set out in Bill S-3 will ensure that our regulatory regime will continue to meet those high standards and that more of Canadians' money will stay where it belongs — in their pockets. Like energy efficiency, that is something I am sure we can all support. I thank honourable senators for this time, and I look forward to any questions you might have.

Senator Mitchell: Minister Raitt, it is an honour that your first appearance would be before our committee.

I spoke in support of this bill in the Senate but I must say that at times, when I support a Conservative bill, it comes back to bite me. However, this time I am sure that will not happen.

The bill's limited scope concerns me. Can you tell the committee what percentage of total Canadian carbon emissions will be subsumed in some way under the terms of this bill? The bill addresses the issue of carbon emissions. Your government announced two years ago, I believe, that it would move to a cap-and-trade system. Mr. Obama will definitely go to a cap-and-trade system. If we are not prepared, and there is not much evidence that your government is so prepared, then we will be at a huge disadvantage in dealing with the U.S., and we will miss the opportunity to build those markets here. Our companies might have to invest in the U.S. — all that money going to the States in order to meet cap and trade.

What measures is Natural Resources Canada taking to the extent that you have responsibility for the oil sands, as an example, with the huge issue against these unfair attacks of dirty oil? What will you do to develop caps in those companies and ensure that we will have an effective carbon market in Canada?

Senator Lang: In fairness to the minister, we are here to consider a bill that has been sent to us by the Senate. I submit that we are not on the topic, that we should be called to order and that we should deal with the issue at hand.

The Chair: Thank you for raising that point. I was thinking the same thing but, out of deference to my deputy chair, and given that he had not finished his question, I was about to nudge him. However, I think he will use his own good judgment now and take your wise remark into consideration.

Senator Mitchell: I am prepared to debate that with you afterwards. When you have been here for awhile you will find that happens often.

l'étiquetage énergétique des produits afin que les consommateurs puissent consulter rapidement toute l'information nécessaire à un choix judicieux lorsqu'ils achètent des produits qui consomment de l'énergie.

Honorables sénateurs, lorsque la Loi sur l'efficacité énergétique a été présentée, en 1992, il s'agissait d'une innovation. Elle a permis au Canada d'établir des normes d'efficacité énergétique parmi les plus exigeantes du monde. Les modifications proposées dans le projet de loi S-3 feront en sorte que notre régime de réglementation reste à la hauteur de ces normes exigeantes et que les Canadiens puissent garder un peu plus de leur argent dans leurs poches. Voilà un objectif que nous pouvons tous appuyer, j'en suis certaine, au même titre que l'efficacité énergétique. Je remercie les sénateurs de leur attention. Je vais répondre aux questions que vous avez peut-être à poser.

Le sénateur Mitchell : Madame la ministre Raitt, c'est un honneur que votre première comparution ait lieu devant notre comité.

J'ai parlé en faveur du projet de loi au Sénat, mais je dois avouer que parfois, lorsque j'appuie un projet de loi conservateur, cela revient me hanter. Je ne crois pas que cela risque d'arriver cette fois-ci.

Le fait que la portée du projet de loi soit limitée me préoccupe. Pouvez-vous dire au comité quel pourcentage de toutes les émissions de carbone du Canada sera visé d'une façon ou d'une autre par le projet de loi? Le projet de loi s'attaque au problème des émissions de carbone. Votre gouvernement a annoncé il y a deux ans, sauf erreur, qu'il implanterait un système de plafonnement des émissions et d'échange des droits d'émissions. Il est certain que M. Obama va adopter ce système. Si nous ne sommes pas prêts — et il ne semble pas que votre gouvernement le soit —, nous serons très désavantagés, face aux États-Unis, et nous aurons raté l'occasion d'établir ces marchés chez nous. Nos entreprises devront peut-être investir aux États-Unis... Tout cet argent ira aux États-Unis à cause du régime de plafonnement et d'échange.

Quelles mesures Ressources naturelles Canada prend-il, étant donné qu'il a notamment la responsabilité des sables bitumineux, face à l'énorme problème des attaques injustes lancées contre le pétrole sale? Pourriez-vous plafonner les émissions de ces entreprises et doter le Canada d'un marché efficace du carbone?

Le sénateur Lang : Sauf le respect de la ministre, nous sommes ici pour étudier un projet de loi que le Sénat nous a renvoyé. J'estime que la question est hors sujet, que nous devrions être rappelés à l'ordre et que nous devrions étudier le projet de loi.

Le président : Merci de soulever cette question. Je me disais la même chose, mais, par déférence pour le vice-président, et étant donné qu'il n'avait pas terminé sa question, je ne suis pas intervenu, mais j'allais lui donner un coup de coude. Je crois qu'il fera maintenant preuve de bon jugement et tiendra compte de votre judicieuse intervention.

Le sénateur Mitchell : Je suis prêt à débattre de cette question avec vous après. Quand vous aurez été ici un certain temps, vous saurez que ce genre de choses se produit souvent.

Senator Lang: Rest assured, I will be there to debate it.

Senator Mitchell: I would love to do that.

My first question was: What percentage of emissions does the scope of this bill account for? My second question was: Given that the bill does not deal with the broader problem, will the government introduce a bill to supplement Bill S-3 that will address caps and trading markets before we are at a disadvantage with respect to what President Obama will do in the U.S.?

Ms. Raitt: Senator, you asked about the percentage of total carbon emissions. This bill deals with the use of energy and not with the reduction of greenhouse gases, GHGs, except that the best reduction in GHGs comes from the conservation of energy. The energy that you do not use allows you to reduce the overall GHG emissions.

On the broader question, I am happy to talk about what our government's role is with respect to GHG emissions because we take it seriously. As you might know, our government has made a clear indication that we want to have 90 per cent of our electricity coming from non-emitting sources by 2020, which is a highly admirable standard. We are moving in that direction aggressively.

It is recognized and true that the change in administration in the United States brings challenges and opportunities. However, the opportunities are far greater than the challenges. A prime example is the successful visit of President Obama to meet our Prime Minister a number of weeks ago, and the opening of the clean energy dialogue between the two countries.

One key aspect of the clean energy dialogue was introduced in our economic action plan: \$1 billion toward the clean energy fund, which will be administered through Natural Resources Canada.

Taking a look inside that fund, we want to ensure, in particular, that we mitigate the effect of fossil fuel use as well as ensure that we promote the use of renewables in order to reach overall 90 per cent emission-free electricity by 2020.

I too am concerned about the issue of mislabelling, or mis-framing, the concept of the oil sands, and I have some interesting statistics. It is clear that if we combine the total GHG emissions in Canada and the United States, the oil sands account for only .05 per cent of that total. However, recognizing that statistic, carbon capture and storage is an area in which Canada is a true world leader.

We have been aggressively following carbon capture and storage, CCS, and this government has funded both scientific and demonstration projects in CCS for a number of years. The clean energy fund will look to carry that forward as well. We are well placed vis-à-vis the United States. In terms of the challenges associated with regulations, by ensuring that we have technology

Le sénateur Lang : Rassurez-vous, je serai là pour en discuter.

Le sénateur Mitchell : Je ne demanderais pas mieux.

Ma première question était la suivante : à quel pourcentage des émissions la portée du projet de loi s'étend-elle? Et voici la deuxième : étant donné que le projet de loi ne porte pas sur l'ensemble du problème, le gouvernement va-t-il présenter un projet de loi complémentaire du S-3 qui portera sur le plafonnement des émissions et le marché des droits d'émissions avant que nous ne soyons désavantagés par rapport à ce que le président Obama fera aux États-Unis?

Mme Raitt : Sénateur, vous avez posé une question sur le pourcentage des émissions totales de carbone. Le projet de loi traite de la consommation d'énergie et non de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les GES, à ceci près que la meilleure façon de réduire les émissions de GES est d'économiser l'énergie. Ces économies permettent de réduire les émissions globales de GES.

Quant à la question plus large, c'est un plaisir de parler du rôle du gouvernement en ce qui concerne les émissions de GES, car il le prend au sérieux. Comme vous le savez peut-être, il a indiqué clairement qu'il veut que, d'ici 2020, 90 p. 100 de notre électricité provienne de sources qui n'émettent pas de GES, ce qui est une norme tout à fait admirable. Nous évoluons dans cette direction avec détermination.

Il est reconnu et il est vrai que l'arrivée d'une nouvelle administration aux États-Unis apporte son lot de défis à relever et d'occasions à saisir. Mais les occasions sont bien plus importantes que les défis. Un très bel exemple est la visite réussie du président Obama, qui est venu rencontrer le premier ministre, il y a quelques semaines, et l'ouverture d'un dialogue entre les deux pays sur l'énergie propre.

Un élément clé de ce dialogue sur l'énergie propre se retrouve du reste dans le Plan d'action économique. C'est le milliard de dollars affecté au fonds pour l'énergie propre, qui sera administré par Ressources naturelles Canada.

Au moyen de ce fonds, nous voulons chercher notamment comment atténuer l'effet de la combustion des carburants fossiles et promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables pour atteindre d'ici 2020 l'objectif de 90 p. 100 de l'électricité produite à partir de sources qui n'émettent pas de GES.

Moi aussi, je m'inquiète de cette mauvaise étiquette, de cette fausse représentation de l'exploitation des sables bitumineux, j'ai des statistiques intéressantes à produire. Il est clair que, si nous tenons compte du total des émissions de GES au Canada et aux États-Unis, la part des sables bitumineux n'est que de 0,05 p. 100 de l'ensemble. Et, en plus de cette donnée, je signale que le Canada est vraiment un chef de file mondial dans le domaine du captage et du stockage du carbone.

Nous nous sommes beaucoup occupés du captage et du stockage du carbone, le CSC, finançant des projets scientifiques et des essais pilotes depuis un certain nombre d'années. Le fonds pour l'énergie propre permettra d'aller plus loin. Nous sommes bien positionnés par rapport aux États-Unis. Pour ce qui est des défis associés à la réglementation, en mettant en place des

in place and that we work together with our American friends, we will be able to address the overall issue of GHG emissions in North America.

Senator St. Germain: Congratulations, minister, you have a command performance. I have been to many committee meetings but I have not seen this many people at many of them. Whatever you are doing, keep doing it.

My question is simple. The government has introduced this bill through the Senate. Is the bill a duplication of a previous bill, or is it more symbolic than regulatory? Why do we need this proposed legislation in its current form?

Ms. Raitt: It is an update of the Energy Efficiency Act, EEA. The amendments to the EEA bring it up to date from 1992 to 2009. First, we want to clarify that a standard can be established for a class of product, not only for individual products, and that makes administration of the EEA more productive and effective.

Second, we want to expand the scope of products that can be covered by authorizing the development of standards for products that affect energy use, not only those that use energy. Third, the amendments seek to control more closely interprovincial shipments once the standard is enacted. Fourth, we want more information to be included in energy-efficiency labelling. Fifth, we want clear authority within the EEA for certain monitoring and enforcement components of the compliance regime. The EEA would be updated and modernized in those five areas.

Senator St. Germain: In the spirit of hearing from everyone I will keep it short. I hope everyone remembers that.

The Chair: Minister Raitt, I understand that Bill S-3 is mainly a series of enabling provisions that provide the groundwork for the enactment of regulations. The substance will be reflected in those regulations that we do not see in the bill. We see only the power that this act will give you to enact regulations. Is that correct?

Ms. Raitt: Yes, Mr. Chair.

Senator Milne: Clause 6 of the bill says that every three years:

— the Minister must demonstrate the extent to which energy efficiency standards prescribed under this Act are as stringent as comparable standards established by a province, the United Mexican States, the United States of America or a state of the United States of America.

There must be other examples of countries that are doing a fine job in this respect. Why are we comparing ourselves only to these examples, and why are we allowing the United States to set the standards for us?

Ms. Raitt: I will defer to Mr. Cockburn, but I guess the provision focuses specifically on the jurisdictions in North America.

technologies et en collaborant avec nos amis américains, nous pourrions nous attaquer au problème global des émissions de GES en Amérique du Nord.

Le sénateur St. Germain : Mes félicitations, madame la ministre, vous avez une performance éclatante. J'ai participé aux travaux de beaucoup de comités, mais je n'ai pas vu beaucoup de gens faire aussi bien. Quoi que vous fassiez, continuez.

Ma question est simple. Le gouvernement a présenté le projet de loi au Sénat. S'agit-il d'une reprise d'un projet de loi antérieur ou est-il plus symbolique que réglementaire? Pourquoi avons-nous besoin de cette mesure législative sous cette forme?

Mme Raitt : Il s'agit d'une mise à jour de la Loi sur l'efficacité énergétique, la LEE. Les modifications actualisent cette loi de 1992 pour l'adapter aux besoins de 2009. D'abord, nous voulons préciser qu'il est possible d'établir une norme pour une catégorie de produits, et pas seulement pour des produits individuels, ce qui rendra plus productive et efficace l'application de la loi.

Deuxièmement, nous voulons élargir l'éventail des produits qui peuvent être visés en autorisant l'élaboration de normes pour des produits qui influencent la consommation d'énergie, et pas seulement pour les produits consommateurs d'énergie. Troisièmement, les amendements visent un contrôle plus étroit des expéditions interprovinciales, une fois la norme mise en vigueur. Quatrièmement, nous voulons qu'il y ait davantage d'information sur l'étiquetage énergétique. Cinquièmement, nous voulons, dans la LEE, un pouvoir clair autorisant des éléments de contrôle et d'exécution dans le régime d'observation. La LEE serait actualisée et modernisée sur ces cinq points.

Le sénateur St. Germain : Pour que tous puissent intervenir, je vais rester bref. J'espère que tous s'en souviendront.

Le président : Ministre Raitt, je crois comprendre que le projet de loi S-3 se résume à une série de dispositions habilitantes qui permettront de prendre des règlements. Les éléments de fond que nous ne voyons pas dans le projet de loi se trouveront dans les règlements. Nous ne voyons que les pouvoirs que la loi vous donnera pour prendre des règlements, n'est-ce pas?

Mme Raitt : C'est exact, monsieur le président.

Le sénateur Milne : L'article 6 du projet de loi dit que, tous les trois ans, le ministre démontre dans son rapport:

... dans quelle mesure les normes d'efficacité énergétique fixées sous le régime de la présente loi sont aussi rigoureuses que les normes comparables établies par les provinces, les États-Unis, ou tout État des États-Unis, ou les États-Unis du Mexique.

Il doit y avoir d'autres exemples de pays qui font du bon travail à cet égard. Pourquoi nous comparons-nous seulement à ces exemples, et pourquoi laissons-nous les États-Unis établir les normes pour nous?

Mme Raitt : Je vais m'en remettre à M. Cockburn, mais la disposition doit sans doute mettre l'accent sur les administrations en Amérique du Nord.

John Cockburn, Director, Equipment Division, Office of Energy Efficiency, Natural Resources Canada: That clause refers specifically to North America, meaning the United States of America and various states in the United States and Mexico, which are our major trading partners. The United States has an extremely aggressive and vigorous regulatory regime.

The United States is probably the only country in the world that is anywhere near equivalent to Canada in that regard for many commercial reasons. We have the same markets, the same manufacturers, the same lifestyles and whatnot. There are good reasons why our standards should be harmonized with theirs, and it is good fortune that they are as active as they are in this regard.

Senator Milne: Are you telling me that the American standards are higher than they are in Europe?

Mr. Cockburn: I am indeed.

Senator Milne: Minister, in your preamble, you spoke about the "highly trained and skilled energy auditors and engineers who assess our energy use." Can you tell us how many of these energy auditors that were hired under the original Liberal EnerGuide program and who were let go by your government have been rehired and how much that has cost us? This question is a political one and I hope the minister will answer.

Cassie J. Doyle, Deputy Minister, Natural Resources Canada: I will provide some factual context. The energy auditors are not hired into Natural Resources Canada. They are hired through service organizations — small businesses or larger organizations like Sears Canada.

Senator Milne: Therefore, they are hired on contract and you should know how much the contracts cost.

The Chair: Senator, can we have the answer, and then you can continue?

Ms. Doyle: They continue to be spread across the country and working through small and medium-sized organizations. They never have been public servants or hired into Natural Resources Canada.

Senator Milne: They were fired by the government when the government changed from one system to another and then rehired, I understand, so how much has that firing and rehiring cost? It comes out of the public purse.

Ms. Doyle: There were no terminations of energy auditors from Natural Resources Canada.

Senator Milne: By or from?

Ms. Doyle: By or from.

The Chair: Someone is misinformed. Do you want to supplement that answer, minister, to please the senator?

John Cockburn, directeur, Division de l'équipement, Bureau de l'efficacité énergétique, Ressources naturelles Canada : La disposition renvoie expressément à l'Amérique du Nord, c'est-à-dire les États-Unis d'Amérique et divers États des États-Unis et du Mexique, qui sont nos principaux partenaires commerciaux. Les États-Unis ont un régime de réglementation extrêmement énergétique et vigoureux.

Les États-Unis sont probablement le seul pays au monde qui soit presque l'équivalent du Canada à cet égard et ce, pour de nombreuses raisons commerciales. Nous avons les mêmes marchés, les mêmes fabricants, les mêmes modes de vie, et cetera. Il y a de bonnes raisons d'harmoniser nos normes aux leurs, et nous avons de la chance qu'ils soient aussi actifs sur ce plan.

Le sénateur Milne : Êtes-vous en train de me dire que les normes américaines sont supérieures à celles de l'Europe?

M. Cockburn : Effectivement.

Le sénateur Milne : Madame la ministre, dans votre entrée en matière vous avez parlé de « personnes compétentes et hautement qualifiées comme les vérificateurs et les énergéticiens qui évaluent notre consommation d'énergie ». Combien de ces vérificateurs qui avaient été engagés pour le programme libéral initial ÉnerGuide et que votre gouvernement a remerciés ont été réengagés? Combien cela nous a-t-il coûté? Il s'agit d'une question politique, et j'espère que la ministre y répondra.

Cassie J. Doyle, sous-ministre, Ressources naturelles Canada : Je vais situer le contexte objectif. Les vérificateurs de la gestion de l'énergie ne sont pas engagés par Ressources naturelles Canada, mais par des organisations qui offrent des services, comme des petites entreprises ou des organisations plus importantes comme Sears Canada.

Le sénateur Milne : Ils sont donc engagés à contrat, et vous devez savoir combien coûtent ces contrats.

Le président : Sénateur, pourrions-nous avoir la réponse, après quoi vous pourrez continuer?

Mme Doyle : Ces vérificateurs sont toujours disséminés dans tout le Canada et travaillent pour des organisations petites et moyennes. Ils n'ont jamais été fonctionnaires et n'ont jamais été engagés à Ressources naturelles Canada.

Le sénateur Milne : Le gouvernement les a congédiés lorsqu'il a changé de système, puis il les a réengagés, d'après ce que je comprends. Combien ont coûté ces licenciements et ces réengagements? Tout cela vient du Trésor public.

Mme Doyle : Il n'y a pas eu de licenciements de vérificateurs à partir de Ressources naturelles Canada.

Le sénateur Milne : Par ou à partir de Ressources naturelles Canada?

Mme Doyle : Par ou à partir de Ressources naturelles Canada.

Le président : Quelqu'un a été mal informé. Voulez-vous compléter la réponse, madame la ministre, par obligeance pour le sénateur?

Ms. Raitt: I am happy to answer the question. The energy auditors currently are under contract through service organizations. The role they fulfil now is through our successful ecoENERGY home retrofit program, which has had incredible uptake, specifically in Ontario where 57 per cent of home retrofits are taking place. The program is a popular one.

Indeed, that is why the government, in the Economic Action Plan, has expanded the program to include another 200,000 homes. Those energy auditors would be employed by them.

Further, when I held cross-country consultations with respect to the economic action plan, my colleagues in the various provinces liked the concept of having energy auditors. They thought it was helpful to be able to conduct the baseline audit of the house, and to have that laundry list of things that a homeowner can choose — a homeowner does not necessarily need to do everything at once. That concept was a benefit.

The home auditors are fulfilling a good role. In fact, the Ontario government has introduced the green energy act; and the government indicates in that act that they will make it mandatory for home audits to take place at point of sale. Again, they will use that concept.

Senator Milne: I am delighted that you agree with Ontario Premier McGuinty. I congratulate you because this bill is a good one. I must tell you that children in this country are becoming conscious of the energy drawn by small appliances around the house. My own granddaughter unplugged her mother's refrigerator a month ago to ensure it was not drawing energy.

Ms. Raitt: That is a good one.

Senator Banks: Minister, automobiles are not included in this bill, as far as I can see. Do I have that wrong?

Ms. Raitt: That is correct; they are not included.

Senator Banks: It was brought to mind because you talked about California, for example, and the aggressive stance that some states — not only California, but California with respect, specifically, to automotive products — have taken. If we are to affect regulated products that use energy or affect energy use, automobiles are certainly one of them. Are they excluded from this concept for a reason?

Ms. Raitt: The Energy Efficiency Act is built upon the notion of appliances and of utilizing energy. The regulation of the utilization of energy with respect to automobiles would come through agreements we have on fuel consumption and standards associated with fuel consumption.

When the Canadian International Autoshow took place recently in Toronto, NRCan had a booth there indicating which cars were the most fuel efficient and giving that kind of information to the consumer.

Mme Raitt : Je vais me faire un plaisir de répondre à la question. Les vérificateurs travaillent à contrat pour des organisations de service. Ils remplissent actuellement leur rôle dans le cadre d'un programme qui remporte un grand succès, écoÉnergie Rénovation — Maisons. La participation à ce programme est incroyable, surtout en Ontario, où se font 57 p. 100 des rénovations. Le programme est populaire.

Voilà justement pourquoi le gouvernement, dans son Plan d'action économique, a étendu l'application du programme à 200 000 maisons de plus. Les vérificateurs sont employés dans le cadre de ce programme.

En outre, lorsque j'ai mené des consultations partout au Canada sur le Plan d'action économique, mes collègues des diverses provinces ont bien aimé l'idée d'avoir des vérificateurs de la gestion de l'énergie. Il leur a semblé utile de pouvoir faire une vérification de base de la maison et de dresser la liste des mesures que le propriétaire peut choisir de prendre, puisqu'il n'est pas obligé de tout faire d'un coup. Cette idée a été utile.

Les vérificateurs sont précieux. Le gouvernement de l'Ontario a même proposé la Loi sur l'énergie verte et il y dit qu'il rendra obligatoires les vérifications de maison au point de vente. Cette même idée sera donc utilisée.

Le sénateur Milne : Je suis ravie que vous soyez d'accord avec le premier ministre ontarien, M. McGuinty. Je vous félicite de ce projet de loi, qui est excellent. Je dois vous dire que les enfants, au Canada, deviennent conscients de l'énergie utilisée par les petits appareils dans leur foyer. Ma propre petite-fille a débranché le réfrigérateur de sa mère il y a un mois pour s'assurer qu'il ne consommerait pas d'énergie.

Mme Raitt : Très amusant.

Le sénateur Banks : Madame la ministre, le projet de loi ne traite pas des automobiles, d'après ce que je peux voir. Est-ce que je me trompe?

Mme Raitt : C'est exact, il n'en est pas question dans le projet de loi.

Le sénateur Banks : J'y ai pensé parce que vous avez parlé de la Californie, par exemple, et de la position énergétique prise par cet État, par exemple, et pas seulement par elle, mais elle s'est intéressée expressément aux produits de l'automobile. Si nous voulons réglementer des produits qui consomment de l'énergie ou qui ont une incidence sur la consommation d'énergie, les automobiles sont certainement du nombre. Pourquoi ne sont-elles pas visées par le projet de loi?

Mme Raitt : La Loi sur l'efficacité énergétique a été conçue autour des notions d'appareils et de consommation d'énergie. La réglementation de la consommation d'énergie par les voitures se fait par les accords que nous avons sur la consommation de carburant et les normes associées à la consommation d'énergie.

Au Canadian International Autoshow qui a eu lieu récemment à Toronto, NRCan avait un stand où il indiquait quelles étaient les voitures les plus économes et distribuait ce genre d'information aux consommateurs.

In one sense, the two are similar because in the Energy Efficiency Act, we seek to inform the consumer of what the relative standards are of energy efficiency and consumption. On the other side, in automobiles, we are doing the same thing and, in fact, giving awards when vehicles are more energy efficient. I had the honour of presenting awards to various automobile manufacturers.

I do not know if the department has anything to add on the issue.

Ms. Doyle: A stand-alone piece of legislation, the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act, has that mandate; that is a federal act. Motor vehicles are not included under this Energy Efficiency Act.

Senator Banks: Have you given some thought to moving Canadian automotive products towards the standard of California, for example, as you have with the products in this bill? That is only a suggestion and a request.

Also, can you give us an example of a product that affects energy use, as opposed to uses energy? Finally, is the list of regulated products that we have in the briefing book a complete list? That is to say, should this list say, "including but not limited to," and are other things included? To use an absurd example, dehumidifiers are on this list but humidifiers are not.

Ms. Raitt: I will defer to Mr. Cockburn on the last question because I do not know the details. However, with respect to the example of a device that affects energy use, my department has indicated a thermostat would be one such device.

Senator Banks: Understood; thank you.

Ms. Raitt: On the other aspect of whether the list is inclusive or exclusive, I will defer to Mr. Cockburn.

Mr. Cockburn: No, it does not include all products. The comments on the act so far tonight have indicated that the number of products that use energy in the home is growing. We are constantly revising, adding and updating standards on a continuous basis.

Senator Banks: As the regulations move along, they might be modified to accommodate some new piece of something.

Mr. Cockburn: Exactly, or a higher standard if the market moves.

Senator Banks: My colleagues will know that I hate framework legislation because ordinarily, I do not believe the regulations — the things they say will exist in the regulations when the rubber hits the road — do not now exist. Can you tell us that these regulations have yet to be drafted and that is why we will not look at them here and now?

Ms. Raitt: I need to ask the department where we are in the process of development of the regulations.

En un sens, c'est un peu la même chose dans les deux cas. Par la Loi sur l'efficacité énergétique, nous cherchons à informer le consommateur des normes relatives d'efficacité et de consommation énergétiques. Pour l'automobile, nous faisons la même chose : nous accordons des prix aux véhicules qui ont la meilleure efficacité énergétique. J'ai eu l'honneur de présenter des prix à divers fabricants de voitures.

Les représentants du ministère ont-ils quelque chose à ajouter?

Mme Doyle : Ce mandant relève d'une loi fédérale distincte, à part, la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles. Ces véhicules ne sont pas visés par la Loi sur l'efficacité énergétique.

Le sénateur Banks : Avez-vous songé à faire évoluer les produits canadiens de l'automobile vers la norme californienne, par exemple, comme vous l'avez fait pour les produits visés dans le projet de loi à l'étude? Ce n'est qu'une proposition et une demande.

De plus, pouvez-vous me donner un exemple de produit qui influence la consommation d'énergie au lieu d'en consommer? Enfin, la liste des produits réglementés qui se trouve dans le cahier de documentation est-elle complète? Autrement dit, aurait-il fallu préciser : « liste non exhaustive »? D'autres produits sont-ils englobés? Pour prendre un exemple absurde, les déshumidificateurs sont dans la liste, mais non les humidificateurs.

Mme Raitt : Pour la dernière question, je vais m'en remettre à M. Cockburn, car je ne connais pas les détails. Toutefois, en ce qui concerne les appareils qui influencent la consommation d'énergie, mon ministère me donne l'exemple du thermostat.

Le sénateur Banks : Compris. Merci.

Mme Raitt : Pour ce qui est de savoir si la liste est exhaustive ou non, je vais m'en remettre à M. Cockburn.

M. Cockburn : Non, la liste ne contient pas tous les produits. Dans les observations qui ont été faites sur la loi jusqu'à maintenant ce soir, on a signalé que le nombre de produits consommateurs d'énergie au foyer augmente. Nous faisons constamment des révisions, nous ajoutons et nous actualisons des normes.

Le sénateur Banks : Avec le temps, les règlements peuvent être modifiés pour tenir compte de nouveaux appareils.

M. Cockburn : Exactement, ou il peut s'agir d'une norme plus exigeante, si le marché évolue.

Le sénateur Banks : Mes collègues savent que je déteste les lois cadres parce que, d'habitude, je ne crois pas que les règlements — les choses dont on nous dit qu'elles seront dans les règlements le moment venu — n'existent pas déjà. Pouvez-vous nous dire que ces règlements n'ont pas encore été rédigés et que c'est pour cette raison que nous ne les examinerons pas ici et maintenant?

Mme Raitt : Je dois demander aux représentants du ministère où on en est dans l'élaboration des règlements.

Mr. Cockburn: I can speak to that question. We mentioned that Canada is a significant regulator with energy efficiency standards. We have over 40 products covered by energy efficiency standards. We are currently working on a program for which we have proposed to implement standards for 20 new products and upgrade the standards for 10 existing products. That scenario changes constantly; we are adding products all the time.

This work is well underway. The first regulations were introduced in 1995 and since that time, we have had 10 amendments to those original regulations.

Senator Banks: Are those amendments attendant to this act?

Mr. Cockburn: They are attendant to the act that this bill proposes to amend.

Ms. Raitt: To respond to the question I missed when asked about fuel regulation, the deputy minister has pointed out to me that the government has committed to regulate fuel efficiency to the most stringent dominant standard in the United States. Fuel regulation is therefore a work-in-progress.

Senator Banks: That is good news. As Senator Milne said, this is a good bill. In some respects, it does not go as far as it might, but it is a good bill.

Senator Sibbeston: I come from a part of our country, the Northwest Territories, where people use wood to heat their homes. Currently, the act permits regulation of any "manufactured" product designed to operate using electricity, oil, natural gas or any other form of energy. The proposed amendments to this act will permit regulation of devices "that affect or control energy consumption."

Does this act or the amendments to the act permit the government to regulate the efficiency of home heating systems including wood burning and furnaces?

Ms. Raitt: I will defer to the department on the specifics.

Mr. Cockburn: There is no reason why we could not. They are energy using devices. They use another form of energy, namely wood. Therefore, it is possible to regulate a wood-burning appliance within the purview of this act.

Senator Sibbeston: In the last few decades, even in the area of wood stoves, we have come a long way —

Mr. Cockburn: We certainly have.

Senator Sibbeston: — in controlling them and making them more efficient. In all rural parts of the North, wood stoves are common. Therefore, anything that can be done to monitor them, make them more efficient and encourage efficiency would be good. I am glad they are included.

M. Cockburn : Je peux répondre à cette question. Nous avons dit que le Canada était un pays important sur le plan de la réglementation et des normes de l'efficacité énergétique. Plus d'une quarantaine de produits sont visés par ce type de normes. Nous travaillons maintenant à un programme pour lequel nous avons proposé d'appliquer des normes pour 20 nouveaux produits et de renforcer les normes de 10 produits existants. Le scénario change constamment. Nous ajoutons sans cesse des produits.

Le travail est passablement avancé. Le premier règlement a été pris en 1995. Depuis, nous lui avons apporté 10 modifications.

Le sénateur Banks : Ces modifications relèvent-elles de la mesure à l'étude?

M. Cockburn : Elles relèvent de la loi que le projet de loi vise à modifier.

Mme Raitt : À propos de la question que j'ai ratée au sujet de la réglementation de la consommation de carburant, la sous-ministre m'a signalé que le gouvernement s'était engagé à réglementer la consommation de carburant selon la norme dominante la plus exigeante aux États-Unis. Cette réglementation est donc une œuvre en constante évolution.

Le sénateur Banks : Bonne nouvelle. Comme le sénateur Milne l'a dit, il s'agit d'un bon projet de loi. À certains égards, il ne va pas aussi loin qu'il le pourrait, mais c'est un bon projet de loi.

Le sénateur Sibbeston : Je viens d'une région de notre pays où on chauffe les maisons au bois. Il s'agit des Territoires du Nord-Ouest. Actuellement, la loi permet de réglementer tout produit « fabriqué » conçu pour fonctionner à l'électricité, au pétrole, au gaz naturel ou à toute autre forme d'énergie. Les modifications proposées permettront de réglementer les dispositifs « qui régissent la consommation d'énergie ou influent sur celle-ci ».

La loi ou les modifications à la loi permettent-elles au gouvernement de réglementer l'efficacité des systèmes de chauffage des maisons, y compris des appareils de chauffage central au bois?

Mme Raitt : Je vais demander aux représentants du ministère de donner une réponse précise.

M. Cockburn : Il n'y a pas de raison de ne pas y arriver. Ce sont des appareils qui consomment de l'énergie sous une forme différente, le bois. Il est donc possible, en vertu de la loi, de réglementer un appareil qui brûle du bois.

Le sénateur Sibbeston : Ces dernières décennies, même dans les poêles à bois, nous avons beaucoup progressé...

M. Cockburn : C'est certain.

Le sénateur Sibbeston : ... en les contrôlant et en les rendant plus efficaces. Dans toutes les zones rurales du Nord, les poêles à bois sont très répandus. Tout ce qu'on pourra faire pour les contrôler, les rendre plus efficaces et favoriser l'efficacité sera bien. Je suis content qu'ils soient visés par la loi.

Senator McCoy: I have two questions. In your backgrounder, we have been given some details, but they are aggregate details. They talk about total energy savings and they also try to estimate greenhouse gas savings. Do you have the details?

I think I am probably addressing my comment to Mr. Cockburn if that is alright, minister. I want to see those details.

My second question goes back to a comment you made, minister. I am pleased to hear it. I am from Alberta. We are probably leading the country in carbon capture and storage, CCS, although my friends from Saskatchewan would severely criticize me for the claim. The federal government gave \$250 million to SaskPower and has given nothing to Alberta yet to my knowledge. We contribute \$2 billion in provincial money.

Ms. Doyle, you are a member of the Alberta Carbon Capture and Storage Development Council in our province. We hope to bring that issue forward. We have not been able to determine the details of the \$1 billion in the Innovative Clean Energy Fund, minister. When you spoke to it, I was immediately cheered up.

Can you give me details about when that money will go out the door and what your plans are for it, in broad percentage terms? For example, how much will CCS development receive from that fund?

Ms. Raitt: I will start with the CCS question and will ask Mr. Cockburn to help on the second one.

The government's commitment to CCS starts before we get to the Innovative Clean Energy Fund. NRCan has been in a process since last summer with respect to a request for proposal, RFP for carbon capture and storage proposals. We are nearing the end of the process. Hopefully, in the coming weeks, we will be in a position to make announcements with respect to that portion under the ecoEnergy Technology Initiative, eco-ETI.

The Innovative Clean Energy Fund is meant for large-scale demonstration projects. We will determine the viable large-scale demonstration projects through discussions with Saskatchewan, Alberta and with the United States. There are not a large number of projects that you can come up with for that scale. We have a good sense as to the projects possible through the due diligence on the eco-ETI, and we will receive more information on the costs associated with the projects. They are not inexpensive. That is why \$1 billion has been set aside in this Innovative Clean Energy Fund with a focus on carbon capture and storage.

Senator McCoy: I am pleased to hear that. As I understand it, about six projects on the short list are being reviewed to be the successful demonstration project. However, I assume it will be some months before that \$1 billion of stimulus money is out the door, not that I am complaining. I support the initiative and I support the energy efficiency initiative as well. We have been

Le sénateur McCoy : J'ai deux questions à poser. Votre documentation donne certains détails, mais ce sont des détails qui supposent un certain regroupement. Il est question des économies d'énergie totales, mais on essaie aussi d'estimer la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Avez-vous les détails?

Cette question s'adresse sans doute à M. Cockburn, si c'est d'accord, madame la ministre. Je voudrais connaître ces détails.

Ma deuxième question, madame la ministre, découle d'une de vos observations que j'ai été heureuse d'entendre. Je suis originaire de l'Alberta. La province est probablement à l'avant-garde au Canada pour ce qui est du captage et du stockage du carbone, le CSC, bien que mes amis de la Saskatchewan risquent de beaucoup me reprocher cette affirmation. Le gouvernement fédéral a versé 250 millions de dollars à SaskPower, et rien encore à l'Alberta, que je sache. Notre contribution provinciale s'élève à 2 milliards de dollars.

Madame Doyle, vous êtes membre de l'Alberta Carbon Capture and Storage Development Council. Nous espérons faire avancer ce dossier. Madame la ministre, nous n'avons pas encore pu connaître les détails du fonds pour l'énergie propre. Lorsque vous en avez parlé, j'ai été immédiatement réconfortée.

Pouvez-vous me donner des détails sur le moment où l'argent sera versé et me dire quels sont vos plans pour son utilisation, en pourcentages approximatifs? Par exemple, combien d'argent le fonds accordera-t-il pour la mise au point du CSC?

Mme Raitt : Commençons par la question du CSC, et je demanderai à M. Cockburn de m'aider à répondre à la deuxième question.

L'engagement du gouvernement à l'égard du CSC est antérieur au fonds pour l'énergie propre. RNCan est à l'œuvre depuis l'été dernier, avec une demande de propositions pour le captage et le stockage du carbone. La fin du processus approche. J'espère que, dans les prochaines semaines, nous serons en mesure de faire des annonces au sujet de cet élément, dans le cadre de l'initiative écoÉNERGIE sur la technologie, ou écoÉNERGIE.

Le fonds pour l'énergie propre est conçu pour financer des projets pilotes de grande envergure. Nous déterminerons ces projets à la faveur de discussions avec la Saskatchewan, l'Alberta et les États-Unis. Il n'est pas possible de trouver un grand nombre de ces projets de grande envergure. Nous avons pu nous faire une bonne idée des projets possibles grâce à l'application du principe de la diligence raisonnable dans le programme écoÉNERGIE, et nous recevrons d'autres renseignements sur les coûts associés aux projets. Ils ne sont pas bon marché. C'est pourquoi un montant de 1 milliard de dollars, dans le fonds pour l'énergie propre, a été mis de côté pour le domaine du captage et du stockage du carbone.

Le sénateur McCoy : Heureuse d'entendre cela. Sauf erreur, environ six projets figurent sur la liste restreinte et sont examinés, et l'un d'eux sera choisi comme projet pilote. Toutefois, je présume qu'il faudra quelques mois avant que ne soit déboursée la participation de 1 milliard de dollars. Non pas que je le déplore. J'appuie l'initiative et j'appuie également l'initiative de l'efficacité

active in that initiative through Climate Change Central. I am the vice-chair and founder of that organization. I am happy if you simply undertake to send me the details, Mr. Cockburn.

Mr. Cockburn: We can fill you up; there is no doubt about that.

Ms. Doyle: I will clarify that the RFP the minister referred to is an NRCan RFP for CCS projects. The proposals are investments in the front-end engineering design work. Those projects will be announced in the next couple weeks.

Senator McCoy: Are they the ones in which you are participating in Alberta?

Ms. Doyle: That is right.

Senator McCoy: That is even better news. How much money is attached to that RFP?

Ms. Doyle: It is about \$150 million. That RFP was under eco-ETI.

Senator McCoy: That is good news. I did not know that. Thank you for that additional information.

Senator Lang: I have one question, minister. I understand there will be changes to the EnerGuide labelling system in the bill. Perhaps you can describe that system to us.

Mr. Cockburn: There is not a lot of detail in the bill itself. As Senator Angus mentioned, the bill provides the power to do things; it is enabling legislation. Currently, as written in the Energy Efficiency Act, there are constraints on how labelling can be conducted. The current act allows us to prescribe the form and manner for an energy efficiency label, but it does not specifically give us the right to prescribe what is on the label. We thought labelling could be improved upon and that is what this bill purports to do.

To give you a concrete example, we are trying to implement labelling for light bulbs. There has been discussion in the legal community as to whether the existing legislation will allow us to put the length of time the light bulb will operate on the label because length of time in operation is not directly energy-related. This bill will allow us to put that information on the light bulb packaging so people can make better choices about light bulbs.

Senator Adams: I have seen many changes. Will changes be made to the electrical code, which means that plants will have to change their electrical systems? How will that work? People will want to buy things that will save energy, even though they might not be made in Canada. Once the bill is passed, will people be informed of the best products to buy in order to save energy? Will there be a policy to tell consumers what products are good? Will some products be abolished because they are not energy efficient? In Europe, everything runs on 220 volts, which saves power. I live in Nunavut where we pay 50 cents per kilowatt hour. As Senator

énergétique. Nous nous sommes beaucoup occupés de cette initiative à Climate Change Central, organisation dont je suis vice-présidente et fondatrice. Monsieur Cockburn, je serai satisfaite si vous vous engagez simplement à me faire parvenir les détails.

M. Cockburn : Nous pourrions vous renseigner, cela ne fait aucun doute.

Mme Doyle : Je précise que la demande de propositions dont la ministre a parlé est une demande de RNCAN pour les projets de CSC. Les propositions sont des investissements dans les travaux initiaux de conception technique. Les projets seront annoncés dans les deux prochaines semaines.

Le sénateur McCoy : Est-ce que ce sont les projets auxquels vous participez en Alberta?

Mme Doyle : C'est exact.

Le sénateur McCoy : La nouvelle est encore meilleure. Quel montant est rattaché à la demande de propositions?

Mme Doyle : Environ 150 millions de dollars. Cette demande relève d'écoÉNERGIE sur la technologie.

Le sénateur McCoy : Bonne nouvelle. Je ne savais pas. Merci de ce complément d'information.

Le sénateur Lang : J'ai une question à vous poser, madame la ministre. Je crois comprendre que le projet de loi prévoit des modifications dans le système d'étiquetage EnerGuide. Pourriez-vous nous décrire ce système?

M. Cockburn : Il n'y a pas beaucoup de détails dans le projet de loi même. Comme le sénateur Angus l'a dit, le projet de loi donne le pouvoir de faire certaines choses; il s'agit d'une loi habilitante. Dans la version actuelle de la Loi sur l'efficacité énergétique, il y a des contraintes sur les modalités d'étiquetage. Elle nous permet de prescrire la forme et la manière, pour l'étiquetage d'efficacité énergétique, mais elle ne nous donne pas expressément le droit de prescrire le contenu de l'étiquette. Il nous a semblé possible d'améliorer l'étiquetage, et le projet de loi vise donc à apporter ces améliorations.

Voici un exemple concret. Nous essayons de mettre en place un étiquetage pour les ampoules électriques. On s'est demandé, dans les milieux juridiques, si la loi actuelle nous permettait de faire inscrire sur l'étiquette la durée de vie de l'ampoule, étant donné qu'il n'y a pas de lien direct entre cette notion et l'énergie. Le projet de loi nous permettra de faire inscrire cette information sur l'emballage, de façon que le consommateur puisse faire de meilleurs choix.

Le sénateur Adams : J'ai vu de nombreux changements. Y aura-t-il des changements dans le code de l'électricité, ce qui veut dire que les usines devront changer leurs systèmes électriques? Comment cela fonctionnera-t-il? Les consommateurs voudront acheter des produits économes en énergie, même s'ils ne sont pas fabriqués au Canada. Une fois le projet de loi adopté, les consommateurs seront-ils informés des meilleurs produits à acheter s'ils veulent économiser l'énergie? Y aura-t-il une politique qui dira aux consommateurs quels sont les bons produits? Des produits vont-ils disparaître parce qu'ils ne sont

Banks mentioned earlier, the RCMP up there have to run trucks and vans 24 hours per day in the wintertime because if they shut them off for two hours, they have to give them a boost to start them again.

Some block heaters use only 500 watts but these block heaters do not have enough power for vehicles in the Arctic. We have to use block heaters that use 1500 watts to keep the engine warm. We should look at how the system will work in terms of everything and everywhere. When I was contracting, the electrical panel in my house was only 60 amps. Now, it has 200 amps. How many appliances and what kinds do you use throughout the year? Electric motors lose a lot of power but a 220-volt system uses less than half the power. We should look at all these things in terms of policy for saving energy.

The Chair: You have raised some of the concerns for those living in the North.

Senator Adams: Yes, if we are to save energy, we cannot use the same kinds of light bulbs and appliances and maybe even the same kind of electrical system. All these things should be considered.

Ms. Raitt: I am grateful for the feedback, senator. One challenge in delivering energy efficiency in the North is brought to my attention often by Minister Aglukkaq who represents Nunavut. She constantly reminds me that when communities are completely dependent upon diesel, it is important to ensure that we take all actions and steps possible not only to help on the renewable side but also on the energy-efficiency side. We have our challenges on energy efficiency, returning to the point of energy auditors, with respect to having energy audits performed in that area. I am grateful for your comments and your point of view because it is helpful to remember that the North is a unique place in which to make applicable the broader hopes on energy efficiency.

The Chair: Minister, if you talk to Senator Adams long enough, you will want to move to Rankin Inlet. He has captivated us all over the years.

Senator Peterson: Does NRCan play any role in the use of ethanol in gasoline?

Ms. Raitt: Yes; I will ask Ms. Doyle to speak generally about our role in ethanol.

Ms. Doyle: We administer an ethanol production incentive aimed at increasing the level of ethanol produced in Canada through financial incentive to the manufacturers of ethanol.

Senator Peterson: You made a comment earlier about being emission-free by 2020. Does that goal include power generating facilities using fossil fuels and coal?

pas efficaces sur le plan énergétique? En Europe, tout fonctionne sur 220 volts, ce qui permet d'économiser de l'énergie. J'habite au Nunavut, où nous payons l'électricité 50 ¢ le kilowatt-heure. Comme le sénateur Banks l'a dit plus tôt, dans cette région, la GRC doit faire tourner les moteurs des camions et fourgonnettes 24 heures par jour en hiver. S'ils sont arrêtés pendant deux heures, il faut utiliser une batterie d'appoint pour redémarrer.

Certains chauffe-moteurs ne consomment que 500 watts, mais ils ne sont pas assez puissants dans l'Arctique. Il faut des appareils de 1 500 watts pour garder le moteur chaud. Nous devons voir comment les appareils peuvent fonctionner un peu partout. Lorsque j'étais entrepreneur, le panneau électrique de ma maison n'était que de 60 ampères. Il est maintenant de 200 ampères. Combien d'appareils utilise-t-on à longueur d'année et de quels types d'appareils s'agit-il? Les moteurs électriques perdent beaucoup d'énergie, mais un système de 220 volts utilise moins de la moitié de l'électricité. Nous devrions tenir compte de tous ces éléments dans la politique sur les économies d'énergie.

Le président : Vous avez soulevé certaines préoccupations des habitants du Nord.

Le sénateur Adams : Oui. Si nous voulons économiser l'énergie, nous ne pouvons pas utiliser les mêmes ampoules électriques, les mêmes appareils ou le même type de système électrique. Il faut tenir compte de tous ces éléments.

Mme Raitt : Je vous remercie de vos réactions, sénateur. Un des défis à relever sur le plan de l'efficacité énergétique dans le Nord m'est souvent signalé par la ministre Aglukkaq, qui représente le Nunavut. Elle me rappelle constamment que, lorsque des localités sont complètement dépendantes du carburant diesel, il est important de s'assurer de prendre toutes les mesures possibles non seulement pour soutenir les énergies renouvelables, mais aussi pour améliorer l'efficacité énergétique. Nous avons nos défis à relever en matière d'efficacité énergétique. J'en reviens à la question des vérificateurs de la gestion de l'énergie; il faudrait faire des vérifications dans cette région. Je vous remercie de vos observations et de votre point de vue. Il est utile de se rappeler que le Nord est un endroit unique, sous l'angle des objectifs d'efficacité énergétique.

Le président : Madame la ministre, si vous discutez assez longtemps avec le sénateur Adams, vous finirez par vouloir vous installer à Rankin Inlet. Pendant toutes ces années, il a réussi à nous captiver.

Le sénateur Peterson : NRCan a-t-il un rôle à jouer en ce qui concerne l'utilisation d'éthanol dans l'essence?

Mme Raitt : Oui. Je vais demander à Mme Doyle de parler de façon générale de ce rôle.

Mme Doyle : Nous administrons une mesure d'incitation à la production d'éthanol afin de faire augmenter le volume de la production canadienne. Il s'agit d'un incitatif financier accordé aux fabricants d'éthanol.

Le sénateur Peterson : Tout à l'heure, vous avez dit quelque chose à propos de l'élimination des émissions d'ici 2020. Cet objectif tient-il compte des centrales qui utilisent des combustibles fossiles et du charbon?

Ms. Raitt: Yes, it does.

Senator Peterson: Do you think you can achieve that goal without nuclear power?

Ms. Raitt: No; in the Speech from the Throne, it was made clear that nuclear power is part of the mix in achieving non-emitting electricity by 2020. It is highly desirable not only to mitigate the fossil fuels but also to ensure that we have more renewable and non-emitting sources of electricity. Canada is blessed with a great abundance of hydro and with nuclear power, which generates 50 per cent of the electricity in Ontario. Those two factors help us to move along to an aggressive but achievable goal of 90 per cent.

Senator Peterson: Lead time on new construction is 12 to 15 years so I presume this plan is underway to achieve the goal by that date.

Ms. Raitt: Indeed; for example, the Government of Ontario is in the process of evaluating bids for building new nuclear facilities. The Province of New Brunswick has expressed an interest in building a second plant at Point Lepreau. If you believe the worldwide sources, we are in a nuclear renaissance, and Saskatchewan reminds me that they are well placed in terms of having the richest uranium deposit in the world.

Senator Neufeld: I am interested in a number of things. Everyone seems to be so in favour of the bill that we are talking more about other things than we are about the bill, and that is good.

What kind of unregulated products are there that you are trying to capture? For example, light bulbs come to mind. Some places have banned incandescent light bulbs. In the regulations, is there any thought to moving to compact fluorescent light bulbs, CFL, rather than incandescent ones? You talked about adopting policies from the U.S. Are you in favour of adopting California tailpipe standards, such as British Columbia and a number of other states and provinces, other than Ontario, have adopted?

I am interested in carbon capture and storage. The single largest point source of one million tonnes per year is from a plant in Fort Nelson owned by Spectra Energy. Similar to what Alberta has done, the Province of British Columbia funded Spectra Energy a year ago to advance carbon capture and storage. They are starting to do a fair amount of work on CCS.

If it works, it will be the largest single point of carbon capture storage in the world — not in gross but the largest single point. That becomes a reality. Perhaps you would respond to some of those statements.

When you talk about 90 per cent clean electricity by 2020, we have already eclipsed that; we are at about 93 per cent in British Columbia.

Mme Raitt : Oui.

Le sénateur Peterson : Pensez-vous pouvoir atteindre cet objectif sans faire appel au nucléaire?

Mme Raitt : Non. Dans le discours du Trône, il est dit clairement que l'énergie nucléaire fait partie des moyens à utiliser pour produire l'électricité sans émettre de gaz à effet de serre d'ici 2020. Il est hautement souhaitable non seulement d'atténuer l'utilisation de combustibles fossiles, mais aussi d'avoir davantage de sources d'énergie renouvelable et sans émission pour produire l'électricité. Le Canada a la chance d'avoir de l'hydroélectricité et de l'énergie nucléaire en abondance; la moitié de l'électricité produite en Ontario est d'origine nucléaire. Ces deux éléments nous aideront à atteindre un objectif ambitieux mais réalisable de 90 p. 100.

Le sénateur Peterson : Il faut de 12 à 15 ans pour construire une centrale nucléaire. Je présume donc que le travail a déjà été amorcé, si nous voulons atteindre l'objectif dans les délais.

Mme Raitt : Bien sûr. Par exemple, le gouvernement de l'Ontario est en train d'évaluer des offres pour la construction de nouvelles centrales nucléaires. Le Nouveau-Brunswick a manifesté de l'intérêt pour la construction d'une deuxième centrale à Point Lepreau. Si on en croit des sources mondiales, nous assistons à une renaissance du nucléaire, et la Saskatchewan me rappelle qu'elle est bien placée, car elle possède le plus riche gisement d'uranium au monde.

Le sénateur Neufeld : Je m'intéresse à un certain nombre de choses. Tout le monde semble tellement en faveur du projet de loi que nous parlons moins de lui que d'autres choses, et c'est très bien.

Quel type de produits non réglementés visez-vous? Par exemple, les ampoules viennent à l'esprit. À certains endroits, on a interdit les ampoules à incandescence. Dans le règlement, songe-t-on à privilégier les lampes fluorescentes compactes plutôt que les ampoules à incandescence? Vous avez parlé d'adopter des politiques des États-Unis. Êtes-vous en faveur de l'adoption des normes californiennes sur les tuyaux d'échappement, normes adoptées par la Colombie-Britannique et un certain nombre d'autres États et provinces, à l'exception de l'Ontario?

Je m'intéresse au captage et au stockage du carbone. La source ponctuelle la plus importante, avec un million de tonnes par année, est une usine de Fort Nelson appartenant à Spectra Energy. Comme l'Alberta l'a fait, la Colombie-Britannique a versé des fonds à Spectra Energy il y a un an pour faire avancer les recherches sur le captage et le stockage du carbone. On commence à faire des travaux d'une certaine importance sur le CSC.

Si le projet est fructueux, il s'agira de l'endroit le plus important au monde pour le captage et le stockage du carbone au monde — pas globalement, mais à un point unique. Cela est en train de devenir une réalité. Peut-être voudriez-vous réagir à certaines de ces affirmations.

Vous parlez d'une production d'électricité propre d'environ 90 p. 100 d'ici 2020. Cet objectif a déjà été dépassé, puisque la Colombie-Britannique en est à environ 93 p. 100.

Ms. Raitt: B.C. is good.

Senator Neufeld: We accomplished it without nuclear power.

Ms. Raitt: You are blessed with a lot of hydro.

On the products regulator, I will ask Mr. Cockburn to address your question; and the deputy minister will talk about the California tailpipe standards.

On CCS, I will deliver the good news. We too are excited about what is happening at Spectra and we hope, in the near future, we will be able to make announcements with respect to government participation from the federal level in that project.

Ms. Doyle: I will comment on the question around vehicle fuel efficiency. As the minister mentioned, the government has made a commitment to regulate according to the dominant, most stringent standard in the U.S., given how highly integrated our markets are for automobiles and vehicles. It is not yet clear what will be the most dominant standard, given how early this U.S. administration is in its mandate. We are watching carefully the change with the waiver provided to California and two other states.

Where the dominant standard will end up is not clear yet. We are watching that carefully now, but there has not been a decision on that front.

Mr. Cockburn: On the standards front, you asked specifically about light bulbs. The government approved a standard to come in effect in 2012 for light bulbs. It does not ban incandescents; it is a performance standard that will probably eliminate most of the current incandescents out there. There are some qualifying incandescents of a halogen brand.

Of the next new products that we are looking at, from our analysis of the areas for which there is significant regulatory potential, lighting is one — commercial lighting, outdoor lighting, et cetera — that seems to be a high priority area.

Consumer electronics is another. There is something that we all know and love called a television out there, for which there is no energy efficiency standard in Canada yet — or anywhere in the world; that priority has to move up. That should change because some reports indicate that a couple of TVs and a set box on top of them are the equivalent of running two old refrigerators in your house. That is a big kilowatt-per-hour item, which is something we will look at specifically.

Commercial heating is another area that is largely unregulated. In our initial look, that area seems to be one where we can make regulatory changes and market transformation activities first to improve that.

Mme Raitt : La Colombie-Britannique est un bon exemple.

Le sénateur Neufeld : Nous y sommes parvenus sans faire appel au nucléaire.

Mme Raitt : Vous avez la chance d'avoir beaucoup d'hydroélectricité.

Pour ce qui est de la réglementation des produits, je vais demander à M. Cockburn de répondre à votre question. Et la sous-ministre parlera des normes californiennes sur les tuyaux d'échappement.

Quant au CSC, je vais me charger de donner la bonne nouvelle. Nous sommes aussi très heureux de ce qui se passe chez Spectra et nous espérons que, dans un proche avenir, nous pourrions faire des annonces au sujet de la participation du gouvernement fédéral à ce projet.

Mme Doyle : Je vais répondre à la question portant sur l'efficacité énergétique des véhicules. Comme la ministre l'a dit, le gouvernement s'est engagé à appliquer une réglementation correspondant à la norme dominante la plus rigoureuse aux États-Unis, vu l'intégration poussée de nos marchés des voitures et autres véhicules. On ne distingue pas encore clairement quelle sera la norme dominante, étant donné que la nouvelle administration américaine amorce à peine son mandat. Nous observons attentivement ce qui se produira pour ce qui est de la dérogation accordée à la Californie et à deux autres États.

On ne voit pas encore clairement quelle sera la norme dominante. Nous observons la situation de près, mais aucune décision n'a été prise de ce côté.

M. Cockburn : Pour ce qui est des normes, vous avez posé une question précise sur les ampoules électriques. Le gouvernement a approuvé pour ce produit une norme qui entrera en vigueur en 2012. Elle n'interdit pas les ampoules à incandescence. Il s'agit d'une norme de rendement qui aura probablement pour effet d'éliminer la plupart des ampoules à incandescence qui existent maintenant. Il y a des lampes à incandescence de type halogène qui répondent à la norme.

À propos des nouveaux produits que nous envisageons de réglementer, notre analyse des domaines où il existe un potentiel appréciable de réglementation nous dit que l'éclairage en est un — éclairages commerciaux, éclairages extérieurs, et cetera — qui semble hautement prioritaire.

Il y a aussi l'électronique grand public. Il y a un appareil que nous connaissons tous et aimons, la télévision, pour lequel il n'existe pas encore de norme d'efficacité énergétique au Canada, ni ailleurs dans le monde. Il faut lui accorder une plus grande priorité. Cela devrait changer parce que, selon certains rapports, deux téléviseurs et un contrôleur consomment autant d'énergie que deux anciens réfrigérateurs. C'est donc un appareil qui consomme beaucoup, et que nous examinerons expressément.

Il n'y a pas beaucoup de réglementation non plus dans le chauffage des commerces. D'après notre examen initial, il semble possible d'apporter dans ce domaine des changements à la réglementation et de prévoir d'abord des activités de transformation du marché pour améliorer la situation.

Senator Spivak: I think it is safe to say that this bill is widely supported. However, there are relevant questions to be asked about the detail.

I listened last night to the energy secretary in the United States, Steven Chu. He seemed to think the American standards have a lot of room for improvement. He talked about the fact that they will address building infrastructure aggressively and I presume, within that, the other areas in the buildings. That area is his main priority.

I am not sure that I caught it correctly, but he seemed to think that within a certain period of time, they can reduce the amount of greenhouse gases coming from that source by something like 80 per cent. I may have gotten that wrong.

In your introduction, you said that the objective of energy efficiency is not only to save money, but to reduce greenhouse gas emissions. Following up on the question from my esteemed colleague, what percentage of greenhouse gas emissions is produced by infrastructure, and how much do you expect to reduce those emissions, given this bill? If that question is impossible to answer now, I am happy to have you give me a written estimation.

It seems to me greenhouse gas emissions is the whole issue. If we pass this bill and it reduces emissions only by 10 per cent or whatever, in a total energy policy, we have to make it up somewhere else. However, if, as Mr. Chu seemed to indicate, infrastructure is a huge place to reduce greenhouse gas emissions, how are we doing compared to what he proposes?

I want to make one comment. CCS is not the silver bullet that everyone thinks it is. CCS is one part of the equation but a lot of things can happen with CCS.

Ms. Raitt: I appreciate that, thank you. As you know, senator, the GHGs that will be saved are found in the conservation of the electricity within the consumption, in a lot of cases. On the specifics, I am sure a lot of different details go into the analysis in trying to figure out how much GHG specifically would be reduced. However, I think whatever we can do to be more energy-efficient is helpful, including in terms of measurement.

Bringing in regulation, and bringing awareness to people makes people more choosy. Indeed, one thing that gave me great heart, which Senator Milne mentioned as well, is that Canadians are getting it in terms of energy efficiency now. Statistics Canada, in January, indicated that more Canadians than ever are embracing energy efficiency things like light bulbs, and looking at those kinds of products. I think we are ahead of the United States in that sense.

However, in terms of the fuller information —

Le sénateur Spivak : On peut sans doute affirmer sans crainte que le projet de loi jouit de larges appuis. Il y a toutefois des questions pertinentes à poser sur les détails.

J'écoutais hier soir le secrétaire à l'Énergie des États-Unis, Steven Chu. Il semblait penser qu'il y avait beaucoup de place pour des améliorations dans les normes américaines. Il a dit qu'on s'attaquerait résolument à la question de l'infrastructure des bâtiments et, je présume, à d'autres éléments des bâtiments. Il s'agit de sa priorité principale.

Je ne suis pas sûre d'avoir bien saisi, mais il semblait penser possible de réduire d'environ 80 p. 100 en un certain temps le volume des émissions de gaz à effet de serre provenant de cette source. J'ai peut-être mal compris.

Dans votre exposé liminaire, vous avez dit que l'efficacité énergétique visait non seulement à économiser de l'argent, mais aussi à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour donner suite à la question de mon estimé collègue, quel pourcentage des émissions provient de l'infrastructure? De combien prévoyez-vous réduire ces émissions grâce au projet de loi? S'il est impossible de répondre à la question maintenant, je serais satisfaite que vous communiquiez l'estimation par écrit.

Il me semble que la grande question, ce sont les émissions de gaz à effet de serre. Si nous adoptons le projet de loi et s'il permet de réduire les émissions de 10 p. 100 seulement, ou peu importe le pourcentage, dans une politique énergétique d'ensemble, nous devrons compenser ailleurs. Si toutefois, comme M. Chu semble le dire, l'infrastructure est un domaine énorme pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre, où nous situons-nous par rapport à ce qu'il propose?

Je voudrais faire une autre observation. Le CSC n'est pas la solution magique que tout le monde semble penser. C'est un élément de solution, mais il y a bien des choses qui peuvent se faire en parallèle.

Mme Raitt : Je comprends. Merci. Comme vous le savez, sénateur, dans bien des cas, il y a moyen de réduire les émissions de GES en économisant l'électricité. Quant aux précisions, je suis sûre qu'une foule de détails sont utilisés dans le calcul précis de la réduction des émissions de GES. Toutefois, quoi que nous fassions dans le sens d'une plus grande efficacité énergétique est utile, y compris sur le plan de la mesure.

La réglementation et la sensibilisation font des gens des consommateurs plus avertis. En fait, une chose qui m'a réconfortée, et dont le sénateur Milne a également parlé, est que les Canadiens entendent maintenant le message de l'efficacité énergétique. En janvier, Statistique Canada révélait qu'un nombre plus grand que jamais de Canadiens adoptaient des produits efficaces sur le plan énergétique, comme des ampoules, et examinaient ce type de produit. En ce sens, je crois que nous sommes en avance sur les États-Unis.

Toutefois, pour ce qui est d'une information plus complète...

Senator Spivak: I am sorry to interrupt but my first question was, what proportion of greenhouse gas emissions are produced by infrastructure? The second question was, what will this bill do in terms of reducing these emissions?

Mr. Cockburn: I cannot give you a number right now, but I know the numbers exist. We will be happy to send them to you.

I am sure everyone around the table has seen the pie charts, which talk about industrial, commercial, residential and transportation. We will happily go back and provide you with those pie charts. You can do the math and see how much moves and does not move, and how much greenhouse gases are associated with that.

On the industrial side of things, a regulatory regime is coming down the track, so there will be something else there.

You mentioned Senator Chu's estimate of the commercial buildings.

Senator Spivak: Not senator; he is the energy secretary. Maybe he would like to be a senator, who knows?

Mr. Cockburn: Secretary Chu mentioned commercial buildings. The National Round Table on the Environment and the Economy has recently issued a report that will, I think, confirm his view that there is a lot of potential there. We can seriously reduce greenhouse gas emissions in the commercial sector by doing a lot of the things we are doing now.

Senator Spivak: I will ask a stupid question. Does this bill cover industrial as well as residential energy use?

Mr. Cockburn: This bill covers products. You have to cross a border, either a provincial or an international border, for it to be subject to the requirements of the act.

Senator Brown: Minister, I think as well that you have a good bill. Does your department have plans to promote reduced consumption of energy?

I recently read statistics where Dow Chemical saved \$7 billion with management of their existing facilities over a long period of time. As another example, when cities expand light rail transit, it costs hundreds of millions of dollars whereas each bus they buy is available quickly from manufacturers and one bus takes 40 cars off the road.

I also learned that the United States supposedly can save 1.3 billion tonnes of CO₂ emissions with existing technology. That saving is without pursuing new technology, but by simply managing the technology they already have.

Finally, I understand that buildings, not cars, are by far the largest consumers of energy, both industrial buildings and homes.

Le sénateur Spivak : Je suis désolée de vous interrompre, mais ma première question portait sur la proportion des émissions de gaz à effet de serre qui sont produites par l'infrastructure? Dans ma deuxième, j'ai demandé ce que ferait le projet de loi pour réduire ces émissions?

M. Cockburn : Je ne peux pas vous donner de chiffres tout de suite, mais je sais qu'ils existent. Nous nous ferons un plaisir de vous les transmettre.

Je suis sûr que tous ceux qui sont ici présents ont en main les diagrammes à secteurs, qui indiquent la part de l'industrie, du commerce, des résidences et des transports. Nous nous ferons un plaisir de vous fournir ces diagrammes. Vous pouvez faire les calculs et voir ce qui évolue ou non et quels sont les volumes de gaz à effet de serre en cause.

Du côté industriel, un régime réglementaire va venir. Il y aura donc autre chose.

Vous avez parlé de l'estimation du sénateur Chu au sujet des immeubles commerciaux.

Le sénateur Spivak : Il n'est pas sénateur, mais secrétaire à l'Énergie. Peut-être voudrait-il devenir sénateur, qui sait?

M. Cockburn : Le secrétaire Chu a parlé des immeubles commerciaux. La Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie a publié récemment un rapport qui confirmera, je crois, qu'il y a là un grand potentiel. Nous pouvons sérieusement réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur commercial en faisant beaucoup de choses comme celles que nous faisons déjà.

Le sénateur Spivak : Je vais poser une question stupide. Le projet de loi s'applique-t-il à la consommation industrielle et résidentielle d'énergie?

M. Cockburn : Le projet de loi porte sur des produits. Il faut qu'une frontière, interprovinciale ou internationale, soit franchie pour que le produit soit soumis aux exigences de la loi.

Le sénateur Brown : Madame la ministre, je reconnais moi aussi la qualité de votre projet de loi. Votre ministère projette-t-il de promouvoir la réduction de la consommation d'énergie?

J'ai pris connaissance récemment de statistiques selon lesquelles Dow Chemical a économisé 7 milliards de dollars grâce à la gestion de ses installations existantes sur une longue période. Autre exemple : lorsque les villes donnent de l'expansion à leur service de trains légers, cela coûte des centaines de millions de dollars, alors que chaque autobus qu'elles achètent est immédiatement disponible chez les fabricants et permet de retirer 40 voitures des routes.

J'ai également appris que les États-Unis peuvent censément réduire de 1,3 milliard de tonnes leurs émissions de CO₂ au moyen de la technologie existante. Cela, sans faire appel à des technologies nouvelles, mais seulement en gérant les technologies existantes.

Enfin, je comprends que les bâtiments — logements et bâtiments industriels —, et non les voitures, sont de loin les plus grands consommateurs d'énergie.

I hope your department will look at a program to promote less consumption of energy.

Ms. Raitt: Thank you for the comments.

The Chair: Minister, I have a couple of other people. I know that you said you had an hour. Do you have a few more minutes?

Ms. Raitt: I have five minutes. Are they nodding behind me or not?

The Chair: They are saying that you are doing a great job and we are agreeing.

Senator Merchant: You said something about crossing international borders. Do these regulations also apply to the products that we export?

Mr. Cockburn: No.

The Chair: People from your department came to the committee to introduce the committee to an interesting subject called user fees under explosives. You may not be familiar with the issue and if you are not, I will not ask you any questions. However, we were asked to approve user fees for the explosives industry. All user fees now, in any sector, need to be under the User Fees Act and submitted to Parliament within a certain period of time. Your people came and edified us. I wondered if you knew anything about that subject.

Ms. Raitt: No.

Ms. Doyle: Yes, I am familiar with it.

The Chair: It is not of such a high profile?

Ms. Doyle: We have not had a chance yet to brief the minister on user fees.

The Chair: That is fine. We have been comfortable with the evidence. We are preparing our report and I thought there might be a pungent comment from the minister.

Ms. Raitt: Here's the comment. I will be getting a briefing on this issue after the question. We will talk about it in the cab on the way back to the Hill.

Senator Mitchell: Thank you all for coming here. I have been to many committee meetings and I can tell that people have been pleased with this give and take. I do not want to be patronizing in the least, but I want to acknowledge that I do not know if I have ever been at any meeting where we have been addressed by a deputy minister and a cabinet minister who are both women. It is evidence that real progress is being made.

I want to say that the answers were very able. You gave me an answer on cap and trade that was able, but did not address my point. Maybe it was the nature of my question, but I want to make this point and leave it with you. I and many of us are concerned about carbon and about what will happen if we are not ready for measures they will take in the U.S. Apart from your answer, I fear and sense that no real preparation is being made.

J'espère que votre ministère songera à un programme de promotion de la diminution de la consommation d'énergie.

Mme Raitt : Merci de vos observations.

Le président : Madame la ministre, j'ai encore deux personnes qui veulent intervenir. Vous avez dit que vous disposiez d'une heure. Auriez-vous encore quelques minutes?

Mme Raitt : Cinq minutes. Est-ce que, derrière moi, ils approuvent?

Le président : Ils disent que vous vous débrouillez bien, et nous sommes d'accord.

Le sénateur Merchant : Vous avez parlé du franchissement de frontières internationales. La réglementation s'applique-t-elle aux produits que nous exportons?

M. Cockburn : Non.

Le président : Des fonctionnaires de votre ministère ont comparu devant le comité pour l'entretenir d'un sujet intéressant, les frais aux usagers dans le cas des explosifs. La question ne vous est peut-être pas familière, auquel cas, je m'abstiendrai de vous poser des questions. Quoi qu'il en soit, on nous a demandé d'approuver des frais aux usagers pour l'industrie des explosifs. Désormais, tous les frais aux usagers, dans tous les secteurs, doivent relever de la Loi sur les frais d'utilisation et être soumis au Parlement dans certains délais. Vos collaborateurs ont comparu et nous ont édifiés. Êtes-vous au courant de cette question?

Mme Raitt : Non.

Mme Doyle : Oui, je connais bien la question.

Le président : Le sujet n'attire pas beaucoup d'attention.

Mme Doyle : Nous n'avons pas eu l'occasion encore d'informer la ministre au sujet des frais d'utilisation.

Le président : Aucun problème. Nous sommes satisfaits des témoignages. Nous sommes en train de rédiger notre rapport, et je me suis dit que la ministre aurait peut-être des observations intéressantes à faire.

Mme Raitt : Les voici : je vais avoir une séance d'information après la réunion. Nous en discuterons dans le taxi en retournant sur la colline du Parlement.

Le sénateur Mitchell : Merci à vous tous d'être là. J'ai participé à beaucoup de séances de comité, et je puis vous dire que les gens ont été satisfaits de ce genre d'échange. Je ne veux pas être le moins du monde condescendant, mais je tiens à admettre que je ne crois pas être jamais allé à une séance où ont pris la parole un sous-ministre et un ministre qui étaient tous les deux des femmes. Voilà qui témoigne des vrais progrès qui se font.

Je dois dire que les réponses attestent d'une grande compétence. Sur la question du plafonnement des émissions et des échanges de droits d'émission, vous m'avez donné une réponse qui ne démentait pas cette compétence, mais qui n'a pas porté sur le point qui m'intéressait. Peut-être est-ce à cause de la question, mais je tiens à faire ressortir ce point et je vais vous laisser là-dessus. Comme beaucoup d'entre nous, je m'inquiète des

I had two large Alberta final emitters meet with me last week. Neither has been approached for caps or for the development of offset markets or credits. If I were you, as a minister, it is a wonderful opportunity to do something significant for this country, for our families and for the future, and I encourage you to take that initiative.

Ms. Raitt: Thank you.

The Chair: I want to thank you as well, minister, and your colleagues. It has been a useful hearing. I want to advise you that we will consider the bill, clause-by-clause, immediately if everyone is comfortable with that consideration. There seems to be general approbation of your bill. Thank you.

Some of you have done clause-by-clause consideration before and you know what it is. It is the final process leading up to our returning the bill to the Senate, either amended or unamended. For the new people, interesting information has been provided by the clerk. I will not read it all into the record, but the clerk will send it to the offices of new senators. It gives a sense of the process to amend a bill. It would be more relevant if we had a controversial piece of legislation to which we were making amendments.

I will proceed in the normal way. Do I have general agreement to proceed to clause-by-clause consideration?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: I see general agreement. It is carried that we move to clause-by-clause consideration of Bill S-3, an Act to amend the Energy Efficiency Act.

Shall the title stand postponed? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall the preamble stand postponed? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 1 carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 2 carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 3 carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 4 carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

émissions de carbone et de ce qui se produira si nous ne sommes pas prêts pour les mesures que les Américains prendront. Abstraction faite de votre réponse, je crains et j'ai l'impression qu'il ne se fait aucun préparatif. J'ai rencontré la semaine dernière deux grands émetteurs de l'Alberta. Ni l'un ni l'autre n'a été rencontré au sujet du plafonnement des émissions ni de l'échange des droits d'émissions. Si j'étais ministre comme vous, je me dirais qu'il y a là une magnifique occasion de faire quelque chose d'important pour le Canada, pour nos familles et pour l'avenir, et je vous invite à prendre cette initiative.

Mme Raitt : Merci.

Le président : Je tiens à vous remercier, madame la ministre, ainsi que vos collègues. La séance a été utile. Je vous informe que nous allons passer à l'étude par article du projet de loi immédiatement, si cela convient à tous. Tout le monde semble approuver votre projet de loi. Merci.

Certains d'entre vous ont déjà fait l'étude article par article de projets de loi et savent de quoi il s'agit. C'est la dernière étape avant de renvoyer le projet de loi au Sénat, avec ou sans amendements. Pour les nouveaux membres du comité, la greffière a fourni une information intéressante. Je ne vais pas tout lire, mais la greffière la fera parvenir au bureau des nouveaux sénateurs. Elle donne une idée de la façon d'amender un projet de loi. Elle serait plus pertinente si le projet de loi prêtait à controverse et si nous proposions des amendements.

Je vais procéder de la façon normale. Tous sont d'accord pour passer à l'étude article par article?

Des voix : D'accord.

Le président : Je constate qu'il y a accord général. Il est convenu que nous allons passer à l'étude article par article du projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur l'efficacité énergétique.

Le titre est-il réservé? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

Le préambule est-il réservé? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 1 est-il adopté? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 2 est-il adopté? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 3 est-il adopté? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 4 est-il adopté? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

The Chair: Carried.

Shall clause 5 carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 6 carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 7 carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 8 carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall the preamble carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall the title carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall the bill carry? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall I report the bill to the Senate unamended? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: The bill has carried unanimously and will be reported unamended to the Senate. This bill is the first bill of this new committee. Congratulations. Good job.

I seek guidance on one item. We circulated a draft report on user fees. I have not had any feedback but it might be early days yet. I am open to jazzing it up a bit. If anyone has suggestions, send an email or call the clerk. I will work on it tomorrow and put it to you on Thursday morning so we can complete it then. You will notice that I asked the minister if she had anything. Is there any other business? Seeing none, we stand adjourned.

Le président : Adopté.

L'article 5 est-il adopté? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 6 est-il adopté? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 7 est-il adopté? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 8 est-il adopté? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Le préambule est-il adopté? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Le titre est-il adopté? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Le projet de loi est-il adopté? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Dois-je faire rapport au Sénat du projet de loi non amendé? Tous sont en faveur?

Des voix : D'accord.

Le président : Le projet de loi a été adopté à l'unanimité et il en sera fait rapport sans amendement au Sénat. Il s'agit du premier projet de loi du nouveau comité. Mes félicitations. Bon travail.

Je demande les conseils du comité sur un point. Nous avons fait circuler un projet de rapport sur les frais aux usagers. Je n'ai eu aucune réaction, mais peut-être est-il un peu trop tôt. Je suis ouvert à la possibilité d'améliorer un peu le rapport. Si quelqu'un a des propositions à faire, il suffit de les envoyer par courrier électronique ou d'appeler la greffière. Je vais travailler au rapport demain et je vous le soumettrai jeudi matin pour que nous puissions le terminer. Vous aurez remarqué que j'ai demandé à la ministre si elle avait quelque chose à dire. D'autres points à l'ordre du jour? Comme il n'y en a pas d'autres, la séance est levée.

(La séance est levée.)

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, March 12, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:03 a.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate.

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Good morning, ladies and gentlemen.

Good morning everyone. We are being broadcast on CPAC this morning.

My name is David Angus. I represent the province of Quebec in the Senate and I am the chair of this committee.

[*English*]

I would like to welcome all honourable senators and members of the public with us in this room and viewers all across the country who are watching us on TV or on the Web.

Our mandate in the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources is to examine legislation and matters relating to energy, the environment and natural resources, generally.

I would like to take this opportunity to introduce the senators who are with us this morning, beginning with the Deputy Chair, Senator Grant Mitchell, from Alberta.

Starting on my right is Senator Pana Merchant, from Saskatchewan; Senator Bert Brown, from Alberta; my predecessor, the esteemed Senator Tommy Banks from Alberta; Senator Richard Neufeld from British Columbia; and Senator Daniel Lang from the Yukon.

To my left is Senator Lorna Milne. To her left is Senator Nick Sibbeston, from the Northwest Territories; Senator Robert Peterson, from Saskatchewan; and Senator Willie Adams from Nunavut.

Senator Adams, I was looking at the list last night. You are coming up for retirement sooner than I would have wished. We will have to get up to Rankin Inlet. We also have Senator Mira Spivak, from Manitoba.

I would especially like to welcome our witnesses, who are involved with and of whom one is the Commissioner of the Environment and Sustainable Development, Division of the Office of the Auditor General of Canada. We have Mr. Scott Vaughan, Commissioner of the Environment and Sustainable Development, and with him is Jim McKenzie, Principal, and Neil Maxwell, Assistant Auditor General. Welcome to you all. We have received your presentations in both official languages.

OTTAWA, le jeudi 12 mars 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 3 pour étudier de nouvelles questions concernant son mandat et en faire rapport.

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Bonjour mesdames et messieurs

Bonjour à tous. Nous sommes sur les ondes de CPAC ce matin.

Je m'appelle David Angus, je représente la province du Québec au Sénat et je suis président du comité.

[*Traduction*]

Je souhaite la bienvenue à tous les honorables sénateurs et aux membres du public présents dans la salle ainsi qu'aux téléspectateurs partout au pays qui suivent notre réunion à la télévision ou sur Internet.

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a pour mandat d'examiner les projets de loi ainsi que toute autre affaire concernant l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles en général.

Je profite de cette occasion pour présenter les sénateurs qui sont avec nous ce matin en commençant par le vice-président, le sénateur Grant Mitchell de l'Alberta.

Sont assis à ma droite, le sénateur Pana Merchant de la Saskatchewan, le sénateur Bert Brown de l'Alberta, mon très estimé prédécesseur, le sénateur Tommy Banks de l'Alberta, le sénateur Richard Neufeld de la Colombie-Britannique et le sénateur Daniel Lang du Yukon.

À ma gauche se trouvent, le sénateur Lorna Milne, le sénateur Nick Sibbeston des Territoires du Nord-Ouest, le sénateur Robert Peterson de la Saskatchewan et le sénateur Willie Adams du Nunavut.

Sénateur Adams, en consultant la liste hier soir, j'ai constaté que vous allez prendre votre retraite plus tôt que je ne l'aurais souhaité. Il faudra nous rendre à Rankin Inlet. Le sénateur Myra Spivak du Manitoba est également avec nous.

J'aimerais particulièrement souhaiter la bienvenue à nos témoins qui collaborent avec le commissaire, qui est ici, à l'environnement et au développement durable du Bureau du vérificateur général du Canada. Nous avons M. Scott Vaughan, commissaire à l'environnement et au développement durable, qui est accompagné de Jim McKenzie, directeur principal, et de Neil Maxwell, vérificateur général adjoint. Bienvenue à vous tous. Nous avons reçu des copies de vos exposés dans les deux langues officielles.

Mr. Vaughan, we have fond memories of your predecessor, Ms. Gélinas, who always told it the way it was and we have great expectations of you. I know you have been travelling, so thank you for finding time for us and I hope you will enjoy the experience.

Scott Vaughan, Commissioner of the Environment and Sustainable Development, Office of the Auditor General of Canada: Thank you very much for inviting us. This is my first appearance before this important committee and I am pleased to join honourable senators this morning to inform you about our ongoing work. As you mentioned, with me this morning is Neil Maxwell, Assistant Auditor General, and Jim McKenzie, Principal, as well as George Stuetz, Director, as well as colleagues for the Parliamentary Liaison of the Office of the Auditor General of Canada are also here.

Let me begin by giving you a brief overview of our mandate.

[Translation]

On behalf of the Auditor General of Canada, the Commissioner of the Environment and Sustainable Development provides parliamentarians with objective, independent analysis and recommendations on the federal government's efforts to protect the environment and foster sustainable development.

We carry out these responsibilities under several acts. First, under the Auditor General Act, our office conducts performance audits and monitors departmental progress on whether activities designed to respond to federal environment and sustainable development policies are being implemented effectively and are delivering results.

We also manage the environmental petitions process that enables Canadians to obtain responses directly from federal ministers on specific environmental and sustainable development issues under federal jurisdiction.

[English]

Under the 2008 federal Sustainable Development Act, our office reviews and comments on the federal government's Sustainable Development Strategy. We also monitor and report on the extent to which federal departments contribute to meeting the targets and goals set out in the federal Sustainable Development Strategy. It may interest honourable senators to know that Environment Canada is currently working on a draft of the Federal Sustainable Development Strategy and it should be ready by 2010 or before.

[Translation]

Under the 2007 Kyoto Protocol Implementation Act, our office will monitor the federal government's progress in implementing its climate change plans and in meeting its

Monsieur Vaughan, nous conservons de très bons souvenirs de votre prédécesseur, Mme Gélinas, qui nous a toujours parlé franchement et nous attendons donc beaucoup de vous. Je sais que vous étiez en déplacement, je vous remercie donc d'avoir trouvé une place pour nous dans votre agenda et j'espère que cette expérience vous plaira.

Scott Vaughan, commissaire à l'environnement et au développement durable, Bureau du vérificateur général du Canada : Merci beaucoup de nous avoir invités. C'est la première fois que je comparais devant cet important comité et je suis heureux d'être ici ce matin pour informer les honorables sénateurs de nos travaux en cours. Comme vous l'avez indiqué, je suis accompagné aujourd'hui de Neil Maxwell, vérificateur général adjoint, et de Jim McKenzie, directeur principal, et aussi de quelques collègues de la liaison parlementaire du Bureau du vérificateur général du Canada.

Permettez-moi de vous donner un bref aperçu de notre mandat.

[Français]

Au nom de la vérificatrice générale du Canada, le commissaire à l'environnement et au développement durable offre aux parlementaires en toute indépendance des analyses et des recommandations objectives sur des mesures prises par le gouvernement fédéral pour protéger l'environnement et favoriser le développement durable.

Nous nous acquittons de ces responsabilités en vertu de plusieurs lois. Tout d'abord, en vertu de la Loi sur le vérificateur général, notre bureau effectue des vérifications de gestion et surveille les progrès réalisés par les ministères à savoir si les activités pour mettre en œuvre des politiques fédérales en matière d'environnement et de développement durable sont menées de manière efficace et si elles donnent des résultats.

Nous gérons aussi le processus de pétitions environnementales, qui permet aux Canadiens d'obtenir des réponses directement des ministres fédéraux sur des questions précises en matière d'environnement et de développement durable qui sont de compétence fédérale.

[Traduction]

Selon la Loi fédérale sur le développement durable de 2008, notre bureau effectue des examens et fait des observations sur la stratégie fédérale de développement durable. De plus, nous surveillons dans quelle mesure les ministères fédéraux contribuent à l'atteinte des cibles et des objectifs prévus dans la stratégie fédérale de développement durable, et nous faisons rapport à ce sujet. En fait, Environnement Canada est en train de préparer la stratégie fédérale de développement durable et elle devrait être publiée d'ici 2010 ou avant.

[Français]

Selon la loi de mise en œuvre du Protocole de Kyoto de 2007, notre bureau va surveiller les progrès réalisés par le gouvernement fédéral pour mettre en œuvre les plans sur le changement

obligations under the Kyoto Protocol. Our office will prepare a report on this subject every two years up to 2012.

We will also provide Parliament with observations and recommendations on any matter that the Commissioner considers relevant.

[English]

I would like to turn to our December 2008 report, which was tabled in Parliament on February 5, 2009.

[Translation]

In Chapter 3, we reviewed environmental programming at Agriculture and Agri-Food Canada. While agriculture generates billions of dollars for Canada's economy, pollution from the farm sector also represents a significant environmental burden. Agriculture and Agri-Food Canada has spent \$370 million to encourage farm practices that protect the environment. However, after five years, the department cannot show whether these environmental programs are leading to improvements in environmental quality on the farm.

We also looked at Environment Canada's management of severe weather warnings to Canadians. Severe weather events like tornadoes and blizzards can result in injury or loss of life and can cause significant damage. Being able to issue advance warnings accurately allows Canadians to prepare.

[English]

We found that the department lacks an effective national approach to verify the timeliness and the accuracy of the more than 10,000 severe weather warnings it issues each year. We also found that the assets of its weather observation network, including radar and surface stations, are not managed adequately today to ensure the department can continue providing the data needed by the department to issue and verify severe weather warnings into the future.

[Translation]

As severe weather events are expected to become even more severe and frequent due to climate change, we recommend that Environment Canada adopt a long-term strategy to guide its decisions.

Our report also discusses examples of measures the government has used to reduce air pollution. In order to be credible to Canadians and the rest of the world, the government's programs for reducing air pollution must be able to produce measurable results. In that respect, most of what our audit found was disappointing.

climatique et respecter ces engagements en vertu du protocole de Kyoto. Notre bureau préparera un rapport à ces sujets tous les deux ans jusqu'en 2012.

Nous présenterons aussi au Parlement d'autres observations et recommandations sur toutes les questions que le commissaire jugera pertinentes.

[Traduction]

J'aimerais maintenant vous parler de notre rapport de décembre 2008, qui a été déposé au Parlement le 5 février 2009.

[Français]

Dans le chapitre III, nous avons examiné les programmes environnementaux à Agriculture et agroalimentaire Canada. L'agriculture génère des millions de dollars pour l'économie du Canada, mais la pollution engendrée par le secteur agricole constitue un fardeau environnemental important. Agriculture et agroalimentaire Canada a dépensé 370 millions de dollars pour encourager l'adoption de méthodes agricoles respectueuses de l'environnement. Mais après cinq ans, le ministère ne peut toujours pas démontrer si ces programmes environnementaux ont amélioré la qualité de l'environnement en milieu agricole.

Nous avons aussi examiné les gestions par Environnement Canada de la diffusion des avertissements de temps violents aux Canadiens. Certains épisodes de temps violents, comme des tornades et des blizzards peuvent entraîner des blessures ou des pertes en vie humaine et peuvent causer des dommages matériels considérables. Le fait de pouvoir diffuser des avertissements exacts, au bon moment, permet à la population canadienne de se préparer en conséquence.

[Traduction]

Nous avons constaté que le ministère n'a pas de système national efficace pour vérifier si les plus de 10 000 avertissements de temps violent qu'il émet chaque année sont exacts et diffusés au bon moment. De même, nous avons constaté que sa gestion du réseau de surveillance météo, notamment les radars et les stations d'observation en surface, n'est pas adéquate. Elle ne permet pas de donner l'assurance au ministère que son réseau de surveillance peut continuer à fournir les données nécessaires à la diffusion et à la vérification des avertissements de temps violent.

[Français]

Alors qu'on peut s'attendre à ce que les changements climatiques entraînent davantage d'épisodes de temps violent, nous recommandons à Environnement Canada d'adopter une stratégie à long terme pour guider cette décision.

Le rapport porte aussi sur des exemples de mesures prises par le gouvernement pour réduire la pollution de l'air. Pour qu'ils soient crédibles aux yeux des Canadiens et du reste du monde, les programmes du gouvernement en matière de réduction de la pollution de l'air doivent permettre d'obtenir des résultats mesurables. À cet égard, la plupart de nos constatations ont été décevantes.

[English]

For example, we looked at the regulations on gas pumps aimed at limiting the release of toxic vapours, such as benzene, when people refuel their cars and trucks. We found that Environment Canada's enforcement of these regulations had been minimal. As a result, the department does not know whether the regulations are working.

[Translation]

Another example of an information gap is the Clean Air and Climate Change Trust Fund. From this fund, \$1.5 billion has been transferred to the provinces to reduce greenhouse gas emissions and air pollution. Environment Canada claims that important reductions, such as reducing greenhouse gases by 16 megatonnes per year between 2008 and 2012, will be achieved, but it has no way to clearly measure the impact of the funding.

We also reviewed the reduction targets attributed to the Public Transit Tax Credit. We found that actual reductions in greenhouse gas emissions were negligible or disappointing relative to the \$635 million cost.

[English]

We also audited the pollution prevention plan to lower the emissions of acrylonitrile. We found that since the substance was declared toxic almost eight years ago, total emissions have increased threefold at the national level. The February report also includes chapters on the environmental petitions process and sustainable development strategies.

I will now turn briefly to some of our upcoming work that may be of interest to the committee. Later this month, we will table a status report on the government's progress in implementing an air quality health index and a second status report on federal responsibility on safety of drinking water. In May, we intend to table our first report under the Kyoto Protocol Implementation Act, as well as an audit of fish habitat under Mr. Maxwell's group. In November, we will report on the compliance of the Canadian Environmental Assessment Act and the management of toxic chemicals, among other issues. Also in November, we will be releasing a study on different management practices to support sustainable development.

We have already begun work on an audit on the federal government's management of climate change. We are also contributing to an international effort involving 14 national offices looking at climate change. A collective report will be ready in November 2010 describing different approaches to managing and auditing climate change.

[Traduction]

Prenons par exemple les règlements qui visent à limiter le rejet dans l'air de vapeurs toxiques, comme celles provenant du benzène, quand on fait le plein d'essence à la pompe. Nous avons constaté qu'Environnement Canada a mené peu d'activités d'application de ces règlements. Le ministère ne sait donc pas si les règlements sont efficaces.

[Français]

Un autre exemple de manque d'information est le fonds de fiducie pour la qualité de l'air et les changements climatiques. Ce fonds a permis de transférer plus de 1,5 milliard de dollars aux provinces dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air. Environnement Canada affirme qu'il pourra réaliser d'importantes réductions, notamment réduire les émissions de gaz à effet de serre de 16 mégatonnes par année entre 2008 et 2012, mais il n'a aucun moyen de mesurer clairement l'effet du financement.

Nous avons aussi examiné les objectifs de réduction que les crédits d'impôt pour les transports en commun devaient permettre. Nous avons constaté que les réductions réelles auront une incidence négligeable ou décevante sur les émissions de gaz à effet de serre malgré le fait que le coût de cette mesure va s'élever à 635 millions de dollars.

[Traduction]

Nous avons aussi examiné le plan antipollution visant à réduire les émissions produites par l'acrylonitrile. Or, nous avons constaté que les émissions d'acrylonitrile à l'échelle nationale sont maintenant trois fois plus élevées qu'il y a près de huit ans, lorsque cette substance a été déclarée toxique. Le rapport de février comprend aussi des chapitres sur les pétitions environnementales et les stratégies de développement durable.

Je vais maintenant aborder certains de nos travaux à venir qui pourraient intéresser les membres du comité. À la fin du mois, nous allons déposer un rapport sur les progrès réalisés par le gouvernement pour mettre en œuvre un indice de la qualité de l'air, soit la cote air-santé, et un deuxième rapport sur la responsabilité du gouvernement fédéral en matière de salubrité de l'eau potable. En mai, nous allons déposer notre premier rapport en vertu de la Loi de mise en œuvre du Protocole de Kyoto, ainsi qu'un rapport de vérification sur l'habitat du poisson préparé par la direction de M. Maxwell. En novembre, nous allons faire rapport sur le respect de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et la gestion des produits chimiques toxiques, entre autres. En novembre également, nous allons présenter une étude sur différentes méthodes de gestion pour favoriser le développement durable.

Nous avons déjà commencé une vérification de la gestion, par le gouvernement fédéral, des changements climatiques. Nous participons aussi à une étude internationale sur les changements climatiques, qui est réalisée par 14 bureaux nationaux de vérification. Le rapport collectif, qui décrit différentes méthodes de gestion et de vérification des changements climatiques, sera prêt en novembre 2010.

[Translation]

In closing, I would like to say that the government has an important role to play in protecting the environment and the health of Canadians, and in moving toward sustainable development. Unfortunately, all too often, the government does not know the impact of its efforts.

[English]

Our office considers parliamentary committees to be invaluable in promoting transparency and accountability in government's management of the environment. We have found that when senior departmental officials appear at the same time as ourselves before committee to review a particular chapter of our report, committees can perform a unique role in holding departments to account and providing information to Parliament on their planned corrective measures.

That concludes my opening statement. We will be happy to answer any questions the committee members may have.

Senator Merchant: I will begin by asking what you are measuring against. What is the gold standard? Are you measuring against the performance in California, Europe or elsewhere?

Second, do you exist somewhere else in another part of the world? Do you know what I am trying to ask?

Mr. Vaughan: In the context of the reports I have mentioned, we measured against the objectives that the department had set. For example, for the Clean Air and Climate Change Trust Fund, the government, through Environment Canada, set out an objective of 16 megatonnes per year or 80 megatonnes over the five-year duration. That was what we measured against.

It was the same for targets that the government has set out for other programs. As auditors, we ask whether the department has done what it said it would do, we ask if they know whether they are doing it, and we ask if there is evidence to provide us with assurances that they have achieved their targets.

Are there larger issues related to measuring performance of environmental quality more generally? There is a lot of different work done. I came from Sweden and Norway last week where the European Union is looking at different ways to measure environmental indicators and progress.

Probably the best way to characterize Canada's position is that there are some areas where it is very good at measuring actual environmental quality changes and there are other areas where gaps exist. Statistics Canada and the new chief statistician are developing a new set of ecological indicators. This may be of interest to the committee because it is an important area.

[Français]

En terminant, je veux ajouter que le gouvernement a un rôle important à jouer dans la protection de l'environnement et la santé des Canadiens et en matière de développement durable. Malheureusement, il arrive trop souvent que le gouvernement ne sache pas ce qu'il advient des efforts qu'il déploie.

[Traduction]

Notre bureau considère les comités parlementaires comme un allié très précieux pour encourager le gouvernement à rendre compte de la gestion de l'environnement. Nous avons constaté que, lorsque des cadres supérieurs des ministères sont invités à comparaître en même temps que nous à une audience sur un chapitre particulier de notre rapport, les comités pouvaient contribuer de manière unique en demandant des comptes aux ministères sur le gestion et en obtenant que des mesures correctives soient prises.

Je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Merchant : Je vais commencer par vous demander à qui ou à quoi vous vous comparez. Quel est l'exemple idéal? Mesurez-vous votre performance par rapport à celles de la Californie, de l'Europe ou d'ailleurs?

Deuxièmement, êtes-vous présents ailleurs dans le monde? Voyez-vous ce que j'essaie de demander?

M. Vaughan : Dans le contexte des rapports que j'ai mentionnés, nous mesurons notre performance en fonction des objectifs fixés par le ministère. Par exemple, pour l'écoFiducie Canada pour la qualité de l'air et les changements climatiques, le gouvernement, par le biais d'Environnement Canada, a fixé un objectif de 16 mégatonnes par année ou de 80 mégatonnes sur une période de cinq ans. Voilà en fonction de quoi nous mesurons notre performance.

C'est pareil pour les objectifs fixés par le gouvernement dans le cadre d'autres programmes. À titre de vérificateurs, nous demandons au ministère s'il a fait ce qu'il avait promis de faire, nous leur demandons s'ils savent qu'ils sont en train d'atteindre leurs objectifs et aussi s'ils ont des preuves confirmant que ces objectifs ont été atteints.

Y a-t-il de plus grands problèmes pour mesurer la performance au niveau de la qualité de l'environnement? Il y a beaucoup de travaux différents. Je suis rentré la semaine dernière d'un voyage en Suède et en Norvège où l'Union européenne étudie différentes façons de mesurer les indicateurs environnementaux et les progrès faits dans le domaine de l'écologie.

La meilleure façon de décrire la position du Canada serait probablement de dire qu'il est très facile dans certains domaines de mesurer les changements de la qualité environnementale et qu'il y a des lacunes dans d'autres domaines. Statistique Canada et le nouveau statisticien en chef sont en train d'élaborer une nouvelle série de bioindicateurs. Cela peut intéresser le comité compte tenu de l'importance de ce dossier.

In response to your second question, I exist in some other dimensions. New Zealand and the United Kingdom have commissioners; Ontario and Quebec have commissioners. They all have slightly different mandates, but I think we are united in the sense of providing information on accountability and transparency to our Parliaments.

Senator Merchant: You are another check on performance. I think that the minister, deputy minister and the PCO keep track of how things are working. You make a public disclosure. Are you viewed as a constructive agent or do you have difficulty to obtain the information you want from governments because they may see you as the enemy?

Mr. Vaughan: I have only been at this job 10 months. Generally, there are legal obligations under the auditor general acts. It is usually an obligation on the departments to provide information to auditors when a team is sent. A team will generally conduct an audit in 15 to 16 months from start to finish. There is back and forth and close working relations with the departments.

First, in terms of disclosure of information, there are few exceptions to this. Second, most departments view having the scrutiny of auditors a reflection of the importance of their work. Departmental officials have often said they welcome the audit because they welcome the chance to appear before committees such as yours to bring forward how their program is working and opportunities to improve them.

Senator Banks: Good morning, gentlemen. My understanding is that you do not ever tell the government what it ought to do. You say this is what the government said it would do and here is the extent to which it has achieved that objective. That has been the case since your office was established. Is that correct?

Mr. Vaughan: Yes.

Senator Banks: Is it still the view — as it was by you, your predecessors and this committee periodically over the years — that the problem does not exist in the making of environmental law, but in the means by which its effect is measured; and second — and no less important — the means by which that law can be enforced?

Mr. Vaughan: You are right on the first question Senator Banks. It is not our role to tell the government what they should be doing in terms of policy. That is a role for government. We are careful not to cross the bridge to the policy side. We look at what the programs have said they are doing and how they are doing.

In terms of the second part of your question, your characterization is absolutely right. Obviously, crafting legislation is a complicated process, but once that is complete,

Pour répondre à votre deuxième question, j'existe dans d'autres dimensions. La Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni ont des commissaires, l'Ontario le Québec aussi. Les mandats de ces commissaires sont tous un peu différents, mais je crois que nous sommes pareils en ce qui concerne la divulgation de renseignements à nos parlements en matière de responsabilité et de transparence.

Le sénateur Merchant : Vous représentez une autre vérification de la performance. Je pense que le ministre, le sous-ministre et le BCP suivent le déroulement des opérations. Vous avez l'obligation d'informer le public. Vous perçoit-on comme un agent constructif ou éprouvez-vous des difficultés auprès des gouvernements pour obtenir les renseignements que vous recherchez parce que peut-être pour eux vous représentez l'adversaire?

M. Vaughan : Je n'occupe ce poste que depuis 10 mois. Les lois sur le vérificateur général comportent habituellement des obligations juridiques. Il s'agit généralement de l'obligation de la part des ministères à fournir des renseignements à l'équipe de vérificateurs qui leur est envoyée. En règle générale, il faut à une équipe de 15 à 16 mois pour compléter une vérification. On se rend souvent dans les ministères et on travaille en étroite collaboration avec eux.

Premièrement, il y a peu d'exceptions en ce qui concerne la divulgation de renseignements. Deuxièmement, la plupart des ministères considèrent que les études minutieuses faites par les vérificateurs reflètent l'importance de leurs travaux. Les fonctionnaires des ministères ont souvent déclaré qu'ils acceptent avec plaisir les vérifications parce qu'elles leur permettent de comparaître devant des comités tels que le vôtre pour expliquer le fonctionnement de leurs programmes et pouvoir les améliorer.

Le sénateur Banks : Bonjour, messieurs. Si je comprends bien, vous ne dites jamais au gouvernement ce qu'il devrait faire. Ce que vous dites, c'est ce que le gouvernement a dit qu'il fera et dans quelle mesure il a atteint ses objectifs. Voilà ce qui se passe depuis la création de votre bureau, n'est-ce pas?

M. Vaughan : Oui.

Le sénateur Banks : On croit encore — vous, vos prédécesseurs et le comité de façon ponctuelle au fil des ans — que ce n'est pas l'élaboration de la loi environnementale qui pose problème mais la manière de mesurer son effet, et deuxièmement, ce qui n'est pas moins important, les moyens que l'on peut utiliser pour faire appliquer la loi.

M. Vaughan : Vous avez tout à fait raison, monsieur le sénateur, en ce qui concerne la première partie de votre question. Notre rôle n'est pas de dire au gouvernement ce qu'il doit faire en matière de politiques. Cette fonction est réservée au gouvernement. Nous faisons très attention à ne pas faire de politique. Nous examinons ce que les programmes devaient accomplir et les progrès accomplis.

Pour ce qui est de la deuxième partie de votre question, vos propos sont tout à fait justes. L'élaboration de la loi est évidemment un processus complexe, mais une fois l'élaboration

the real challenge, which is not just here in Canada but also, from my experience, in almost every other country, is the difficulty of translating laws from books to programs. As you said, one is the monitoring process to know how you are doing, but the second process involves the tools and mechanisms to support effective enforcement. It remains a challenge because of budgetary and resource issues and because managing the environment is inherently complex.

Senator Banks: The analogy that has been made before, to oversimplify, is that it would be all very well to have a law against burglary, but if there are no policemen, the fact of the law existing by itself would have no effect at all on burglars.

You referred to an audit to find out whether the government is able to notify people when a bad weather system is coming. I do not know whether you noticed, but in Alberta, there is, unique among Canadian provinces, a province-wide single-push-of-the-button means of interrupting every broadcast undertaking, radio and/or television, for the purposes of such an announcement. That is done on a voluntary basis by the cooperation of, I believe, 100 per cent of broadcasters in Alberta — every radio and television station that is operated with the assistance of the Government of Canada by the CKUA radio network. We have been advocating in other committees some of us belong to for having that capacity not just for weather patterns but also for notifying large numbers of citizens instantly about other types of important events.

Did you find that question is at least being looked at on a national basis so that the people who are on the front line and who manage weather events or otherwise, can, at some point, push a button and tell everyone in the most efficient way possible that they should either evacuate or batten down the hatches?

Mr. Vaughan: With respect to the issuing of the severe weather warning systems, there are two questions: First, are they accurate, in advance, and do they give enough warning; second, are they being heard? Are Canadians aware of them? That remains a key challenge. There are different examples, including the national system in the United States, where you get a broadband underneath the television screen.

We know that the CRTC said a few years ago that if the Canadian broadcasters did not come forward with a voluntary system to provide the types of warning to which you refer, the CRTC would come back at the end of March of 2009, the timetable they have set, I believe, and look at a mandatory system. You can have the best warning systems in the world, but if people are not aware of them, they do not have much value.

Senator Banks: In that respect, the CRTC's position has at least to some degree been affected by the recommendation of another committee of the Senate, which said precisely that participation in such a plan should be made a condition of licences.

terminée, le vrai défi, pas seulement ici au Canada mais aussi, d'après mon expérience, dans pratiquement tous les autres pays, se situe au niveau de l'interprétation des lois pour les appliquer à des programmes. Comme vous l'avez dit, la surveillance est un de ces défis pour déterminer les progrès, mais le deuxième processus porte sur les outils et les mécanismes utilisés en vue d'une application efficace. Le défi est toujours présent à cause de problèmes de budget et de ressources et de la complexité intrinsèque de la gestion environnementale.

Le sénateur Banks : L'exemple simpliste à l'extrême qui a déjà été utilisé est celui qui dit qu'il serait une bonne chose d'avoir une loi contre le cambriolage, mais s'il n'y a pas de policiers, le fait que la loi existe n'aura aucun effet sur les cambrioleurs.

Vous avez fait référence à une vérification visant à déterminer la capacité du gouvernement à alerter la population en cas de prévision de mauvaises conditions climatiques. Je ne sais pas si vous le savez, mais en Alberta, il existe, et c'est quelque chose d'unique dans les provinces canadiennes, un mécanisme permettant d'interrompre toutes les diffusions à la télévision et à la radio pour alerter la population de toute la province. C'est une alerte faite volontairement par tous, me semble-t-il, les diffuseurs de l'Alberta, toutes les stations de radio et de télévision opérant grâce à l'aide du gouvernement du Canada dans la chaîne de radiodiffusion CKUA. Certains d'entre nous ont défendu dans d'autres comités ce type d'alerte pas seulement pour les prévisions météorologiques mais aussi pour signaler immédiatement d'autres types d'événements importants à de larges segments de la population.

Savez-vous si cette idée est envisagée du moins à l'échelle nationale afin que les gens, qui sont en première ligne et qui interviennent en cas de conditions météorologiques ou autres événements, peuvent, à un moment donné, appuyer sur un bouton pour informer tout le monde de la façon la plus efficace possible de procéder à l'évacuation ou de protéger les portes et les fenêtres de leurs domiciles?

M. Vaughan : Deux questions se posent en ce qui a trait aux avertissements de temps violent : premièrement, sont-ils précis et sont-ils donnés suffisamment à l'avance; deuxièmement, sont-ils entendus? Les Canadiens savent-ils que ces avertissements existent? Voilà le grand problème. Il y a plusieurs façons d'alerter, notamment celle du système national américain où l'alerte est affichée au bas de l'écran de la télévision.

Nous savons qu'il y a quelques années, le CRTC a dit que si les diffuseurs canadiens ne présentaient pas un système volontaire pour émettre ce genre d'avertissements, il, c'est-à-dire le CRTC, étudierait un système obligatoire à la fin du délai fixé prévu à la fin du mois de mars 2009. On peut avoir le meilleur système d'alerte au monde, mais si les gens ignorent son existence, ce système ne servira pas à grand-chose.

Le sénateur Banks : Le CRTC a donc adopté une position plus ou moins inspirée par la recommandation d'un autre comité sénatorial voulant précisément que la participation à un tel plan devrait faire partie des conditions d'obtention d'une licence de radiodiffusion.

Jim McKenzie, Principal, Office of the Auditor General of Canada: In regard to the public alerting system, we note in our chapter that there is no national public alerting system, but we recognize that there have been efforts to establish such a system. Environment Canada has been involved in those efforts for some time now in terms of developing a national system. Environment Canada has one tool at its disposal called the Weatheradio Network, which allows it to send out alerts automatically to individuals who have a weather radio. As a result, it pushes the warning out so that people do not have to seek it. It will alert people automatically.

We made a recommendation that Environment Canada look at ways of improving its own push technology, so to speak. We were encouraged that the department accepted that recommendation and is looking at how it can, working in parallel with the federal government as a whole and private broadcasters and the CRTC, improve its effectiveness and the reach of its own technologies and tools.

There are efforts underway with respect to a public alerting system writ large, but Environment Canada is active also with respect to its own weather radio technologies.

Senator Banks: The weather radio warning system is terrific if you happen to have a weather radio and if you happen to have it on. The frustration that I have is that efforts in this direction have been going on now for nearly seven years, and it is astonishing to me that we have not yet been able to cut through the red tape and just get it done.

We have many tornadoes in Alberta, and the effective use of that system has saved lives. I hope we will move in the direction you are talking to do it nationally.

The Chair: You made reference to another committee of the Senate having made a recommendation along those lines. Could you name that committee?

Senator Banks: It was the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

Senator Peterson: I would like to follow up on your reviewed environmental programming at Agriculture Canada. You said they spent \$370 million, but after five years, there was no discernible improvement in their efforts. What would be some of the examples of the farm practices that you had laid out or measured against?

Mr. Vaughan: I will ask my colleague, Mr. Maxwell, who was the leader on that chapter, to speak about that.

Neil Maxwell, Assistant Auditor General, Office of the Auditor General of Canada: I will start on a positive note. Agriculture Canada has done quite a good job — still a lot of work to do — in terms of trying to measure the overall environmental impacts of agriculture. This is an example that Mr. Vaughan mentioned earlier about the importance of the government having a good sense of the impacts of its various different programs on the environment. As he said, some are good and some are bad. There have been many positive developments in terms of overall indicators to show, for example, how well agricultural

Jim McKenzie, directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada : À propos du système d'alerte publique, notre chapitre indique qu'il n'existe pas de système d'alerte publique national, mais nous reconnaissons que des efforts ont été faits pour en établir un. Environnement Canada participe depuis quelque temps à de tels efforts visant la création d'un système national. Environnement Canada dispose d'un outil, le réseau Radiométéo, qui avertit automatiquement les personnes munies d'un récepteur Radiométéo doté d'une fonction d'avertissement prééglée, ainsi les gens n'ont pas à chercher la fréquence radio.

Nous avons recommandé à Environnement Canada d'essayer d'améliorer sa technologie en matière d'alerte. Il est encourageant de noter que le ministère a accepté cette recommandation et qu'il étudie, en collaboration avec le gouvernement fédéral, les diffuseurs privés et le CRTC, les moyens d'améliorer son efficacité et la portée de sa technologie et de ses outils.

Un système d'alerte publique national est actuellement à l'étude, mais Environnement Canada cherche également à améliorer la technologie de son réseau de service météorologique.

Le sénateur Banks : Le système Radiométéo est excellent si vous possédez un récepteur Radiométéo et si ce récepteur est allumé. Je suis frustré du fait qu'il y a presque sept ans que l'on fait des efforts dans ce domaine et je n'arrive pas à croire que nous n'avons pas encore pu contourner les formalités administratives ni atteindre notre objectif.

Il y a un grand nombre de tornades en Alberta, et l'utilisation efficace de ce système a permis de sauver des vies. J'espère que nous irons dans la direction dont vous avez parlé, à savoir d'établir ce système à l'échelle nationale.

Le président : Vous avez mentionné un autre comité du Sénat qui a fait une recommandation en ce sens. Pourriez-vous nommer ce comité?

Le sénateur Banks : Il s'agit du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

Le sénateur Peterson : J'aimerais revenir sur vos programmes environnementaux révisés à Agriculture Canada. Vous avez dit que malgré les dépenses de 370 millions de dollars, il n'y a aucune amélioration visible après cinq ans. Pourriez-vous nous fournir quelques exemples de pratiques agricoles que vous avez établies ou évaluées?

M. Vaughan : Je vais demander à mon collègue, M. Maxwell, qui était le responsable de ce volet, de répondre à cette question.

Neil Maxwell, vérificateur général adjoint, Bureau du vérificateur général du Canada : Je vais commencer sur une note positive. Agriculture Canada a fait un excellent travail — et il y a encore beaucoup à faire — pour essayer de mesurer les effets généraux de l'agriculture sur l'environnement. C'est un exemple que M. Vaughan a évoqué tout à l'heure et qui illustre l'importance pour le gouvernement de bien connaître les effets de ses différents programmes sur l'environnement. Comme il l'a dit, certains sont bons et d'autres, non. On a accompli bien des progrès pour que les indicateurs généraux montrent, par exemple,

producers are sequestering carbon within the soil, in other words, fighting climate change by capturing carbon right in the soil structure.

There were some good things, but we were critical. Our overall conclusion was that \$370 million was being spent without enough information. These overall indicators have positive aspects, but there are only six of them, so they are only measuring six impacts that Agriculture has on the environment. There are many other aspects that they themselves recognize they need to develop.

Senator Peterson: What are they? Has anyone consulted with farmers? Do they know what you are trying to do? Have you talked to them?

Senator Brown could probably help us with this. Do they know what you are trying to do? You have not given me an example. What are they not doing?

Mr. Maxwell: In one of the programs, they have been giving money to farm groups to sit down with farmers so the farmers can develop what they call an “environmental farm plan.” This is a plan that a farmer would have of his or her own acreage to identify the environmental risks. It could be something as simple as cattle in the little creek running through the property. The first step is the agriculture producers identifying where those environmental impacts are, and then they come up with a plan.

The plan could be as simple as building a fence. Agriculture and Agri-Food Canada will support that plan. The department will help subsidize the cost of building that fence. There are a number of these practical programs in place. Our overall issue was that when you add up all the costs of these different programs the sum is \$370 million.

The department is not producing or presenting to the Canadian public or to parliamentarians much information about the actual impacts of those programs. Through all these interventions, such as helping farmers build fences, have they really been able to deal with the full extent of the environmental impacts that agriculture is producing on the environment?

Mr. Vaughan: To complement Mr. Maxwell's comments, one of the merits of the program is that Ottawa did not tell the farmers that they had to tackle specific environmental targets; it was the other way around. The farmers were asked what they felt was their biggest environmental risk. They asked the farmers if their farms could be at risk to the environment in so many ways including water pollution from pesticides; nitrogen runoff; loss of topsoil quality; loss of habitats and wetlands; or, as Mr. Maxwell said, cattle runoff into streams and lakes.

à quel point les producteurs agricoles réussissent à séquestrer le carbone du sol, c'est-à-dire à lutter contre les changements climatiques en captant le carbone directement dans la structure du sol.

Des progrès ont été réalisés, mais nous avons quelques reproches à faire. De façon générale, nous sommes arrivés à la conclusion qu'on dépensait 370 millions de dollars sans avoir suffisamment d'informations. Ces indicateurs généraux présentent des aspects positifs, mais comme il n'y en a que six, ils ne font que mesurer six effets que le ministère de l'Agriculture a sur l'environnement. Il y a de nombreux autres aspects que le ministère lui-même reconnaît devoir élaborer.

Le sénateur Peterson : Quels sont-ils? A-t-on consulté les agriculteurs? Sont-ils au courant de ce que vous essayez de faire? Leur avez-vous parlé?

Le sénateur Brown pourrait peut-être nous aider à cet égard. Savent-ils ce que vous essayez de faire? Vous ne m'avez pas donné d'exemple. Qu'est-ce qu'ils ne font pas?

M. Maxwell : Dans l'un des programmes, le ministère a versé des fonds à des groupes du secteur agricole pour discuter avec les agriculteurs afin qu'ils puissent élaborer ce qu'on appelle un « plan environnemental en agriculture ». Il s'agit d'un plan qu'aurait un agriculteur de ses terres cultivées pour cerner les risques environnementaux. Ce pourrait être aussi simple que du bétail à proximité du ruisseau traversant la propriété. La première étape consiste à ce que les producteurs agricoles ciblent où se trouvent ces effets environnementaux et qu'ils élaborent ensuite un plan.

Le plan pourrait être aussi simple que la construction d'une clôture. Agriculture et Agroalimentaire Canada appuiera ce plan. Le ministère aidera à en financer le coût. Un certain nombre de programmes pratiques sont en place. De façon générale, le problème était que les coûts de ces différents programmes totalisaient 370 millions de dollars.

Le ministère ne présente pas à la population canadienne ou aux parlementaires beaucoup d'informations sur les répercussions réelles de ces programmes. Grâce à toutes ces interventions, comme aider les agriculteurs à construire des clôtures, a-t-il vraiment pu s'occuper de tous les effets environnementaux de l'agriculture sur l'environnement?

M. Vaughan : Pour faire suite aux commentaires de M. Maxwell, l'un des avantages du programme, c'est qu'Ottawa n'a pas dit aux agriculteurs qu'ils devaient s'attaquer à des objectifs environnementaux précis; c'était l'inverse. On a demandé aux agriculteurs quel était, d'après eux, le plus grand risque que leur ferme présentait pour l'environnement. Le ministère leur a demandé si leur ferme pouvait comporter un risque pour l'environnement de bien des façons, y compris la pollution de l'eau par les pesticides, l'écoulement d'azote, une diminution de la qualité de la terre végétale, la perte d'habitats et de zones humides ou, comme l'a dit M. Maxwell, le ruissellement du lisier dans les cours d'eau et les lacs.

The merit of this program is it was not top-down. Fifty-five thousand producers have come forward with their own environmental plans. That part of the program has been to try to build partnerships, because no one understands the pressures on the farms better than the farmers that run them.

In asking the farmers to identify their environmental risks or problems, the difficulty is that disclosure remained confidential, because public disclosure could mean a potential liability issue. Therefore, there was not a bridge between the risk that the farmers identified and the ability of the department to measure that risk, because the information itself remained confidential. That was one of the disconnects within the program.

Senator Milne: You tell us there are 55,000 farms that have developed environmental plans for environmental farming. I have yet to hear of a farmer for whom Agriculture Canada has subsidized the building of a fence.

Mr. Maxwell: Certainly those programs are working. Again, maybe that is a good illustration of our point. We are quite critical that the department must report much more about the impacts of its programs and what it is actually doing. Perhaps the fact that you have not heard is an indication they need to do better reporting.

Senator Milne: I would really like to know if you could find out for me how many fences have actually been built through this program. Is it possible to do so? I have very strong doubts about it.

Mr. Maxwell: We would be quite happy to get you more details on the program. That program spent, through the five-year course of the federal-provincial agreements under which it has been operating, about \$176 million.

I mentioned fences as a concrete example. There was quite a range of things. Again, these environmental farm plans would then identify what was really needed. It might be on-farm storage of manure, for example, to deal with the environmental impacts of nitrogen run-off. It was not always fences.

Senator Milne: I still want to know how many fences.

The Chair: Are you able to provide us with that information?

Mr. Maxwell: Certainly. If it is not in our files, I am sure the department would be happy to provide us with that information.

The Chair: Send it in to the Clerk of the Committee, please.

Senator Spivak: What about outcomes? Do you, for example, look at the quality of water to see if anything has really happened to mitigate the pesticide runoff?

L'avantage de ce programme, c'est qu'il n'était pas descendant. Au total, 55 000 producteurs ont proposé leurs propres plans environnementaux. Cette partie du programme visait à essayer d'établir des partenariats, car personne ne comprend les pressions exercées sur les fermes mieux que les agriculteurs qui les exploitent.

Le problème qu'il y avait à demander aux agriculteurs de cerner les risques environnementaux de leurs fermes, c'est que l'information demeurerait confidentielle, car la divulgation au public pouvait donner lieu à un problème éventuel lié à la responsabilité. Par conséquent, il n'y avait pas de lien entre le risque que les agriculteurs ont relevé et la capacité du ministère de le mesurer, car l'information proprement dite demeurerait confidentielle. C'était l'une des failles du programme.

Le sénateur Milne : Vous nous dites que 55 000 agriculteurs ont élaboré des plans environnementaux pour des pratiques agricoles écologiques. Je n'ai pas encore entendu parler qu'un agriculteur avait reçu une subvention d'Agriculture Canada pour construire une clôture.

M. Maxwell : Ces programmes donnent certainement des résultats. Là encore, cela illustre peut-être bien notre argument. Nous reprochons au ministère de ne pas faire suffisamment rapport des répercussions de ses programmes et de ce qu'il accomplit. Le fait que vous n'en avez pas entendu parler indique peut-être qu'il faut une meilleure reddition de comptes.

Le sénateur Milne : J'aimerais vraiment savoir combien de clôtures ont été construites par l'entremise de ce programme. Est-ce possible? J'en doute fort.

M. Maxwell : Nous nous ferons un plaisir de vous obtenir plus de détails sur le programme. Au cours des cinq années des accords fédéraux-provinciaux applicables, le programme a affiché des dépenses de 176 millions de dollars.

J'ai parlé des clôtures pour donner un exemple concret. Il y avait toutes sortes de choses. Là encore, ces plans environnementaux en agriculture ciblaient ce qui devait être vraiment fait. Ce pouvait être un endroit où entreposer le fumier sur la ferme, par exemple, pour faire face aux effets environnementaux liés à l'écoulement d'azote. Il ne s'agissait pas seulement de clôtures.

Le sénateur Milne : Je veux quand même savoir le nombre de clôtures.

Le président : Êtes-vous en mesure de nous fournir cette information?

M. Maxwell : Certainement. Si ce n'est pas dans nos dossiers, je suis certain que les responsables au ministère se feront un plaisir de nous donner cette information.

Le président : Veuillez l'envoyer à la greffière du comité, je vous prie.

Le sénateur Spivak : Qu'en est-il des résultats? Par exemple, testez-vous la qualité de l'eau pour voir si des progrès ont été réalisés afin de réduire le ruissellement des pesticides?

Mr. Maxwell: Thank you for that question, senator. We do have concerns in that area. The extent to which they are reporting what is happening — and it is limited — is largely about what government bureaucrats often call “outputs.” These are the things like fences.

What they are not reporting nearly enough about is what the actual outcomes are. Are the outcomes enough to deal with the extent of damages that agriculture can create on the environment?

Senator Spivak: Are you recommending to the government what outcomes one would expect from this expenditure? It is not an awful lot of money.

Mr. Maxwell: As Mr. Vaughan pointed out earlier, we do not comment on policy. We would never say that Agriculture Canada is not doing enough; it should be spending more money on fences. When we look at the level of measurement and the reporting of outcomes to Canadians and parliamentarians, we look back and ask if they are measuring all the things that are important.

In this instance, I mentioned earlier that there are six different indicators thus far — and good for them that they have gotten that far — but they are very limited. For example, they measure nitrogen runoff, but not many of the other nutrients that we know — from scientific research — are causing great problems in terms of waterways, fish habitats, and so on.

Senator Milne: I would like to turn to Chapter 2 of your report, on managing severe weather warnings. On page 7, point 2.15, you talk about sharing data with organizations within Canada such as the Weather Network. It has been brought to my attention that the CRTC is considering moving this channel from basic cable, thus forcing Canadians to pay an extra fee to receive the Weather Network. It seems to me, that the Weather Network is the closest thing we have to a public-warning system in this country.

Do you have any opinion about that?

Mr. Vaughan: That may be information that has come to light after the completion of the audit.

Senator Milne: I think the CRTC was holding hearings on it last week.

Mr. Vaughan: Generally, one of the critical points of the chapter is that the network provides a public service that must be available to all Canadians. We pointed out, for example, that there are gaps in the North in terms of coverage, and that to remain a public service it must remain as widely accessible as possible to all Canadians. How the CRTC or others would interpret that would probably be outside of our audit.

Senator Milne: What do you think about using the Weather Network as a substitute, while Public Safety and Environment Canada figure out how to establish a national network?

M. Maxwell : Merci pour cette question, sénateur. Nous avons des préoccupations à cet égard. La reddition de comptes — qui est limitée — se résume, en grande partie, à ce que les fonctionnaires appellent souvent les « extrants ». Ce sont les clôtures et ce genre de choses.

On est loin de faire suffisamment rapport des résultats obtenus. Ces résultats suffisent-ils pour réparer tous les dommages que l'agriculture peut causer à l'environnement?

Le sénateur Spivak : Recommandez-vous au gouvernement les résultats auxquels on devrait s'attendre de ces dépenses? C'est beaucoup d'argent.

M. Maxwell : Comme M. Vaughan l'a signalé tout à l'heure, nous ne faisons pas d'observations sur les politiques. Nous ne dirions jamais que le ministère de l'Agriculture n'en fait pas assez, qu'il devrait dépenser plus d'argent pour les clôtures. Quand nous examinons les indicateurs de mesure et la communication des résultats aux Canadiens et aux parlementaires, nous prenons du recul pour déterminer si le ministère mesure tous les éléments qui importent.

Dans ce cas-ci, j'ai mentionné plus tôt qu'il y a six indicateurs différents jusqu'à présent — et nous félicitons le ministère d'en avoir autant —, mais ils sont aussi très limités. Par exemple, ils mesurent l'écoulement d'azote, mais peu des autres nutriments qui causent — comme nous le savons à la lumière des recherches scientifiques — de sérieux problèmes pour les cours d'eau, l'habitat des poissons, et cetera.

Le sénateur Milne : J'aimerais passer au chapitre 2 de votre rapport sur la gestion des avertissements de temps violent. Au point 2.15 à la page 10, vous parlez d'échanger des données au Canada avec des organismes tels que MétéoMédia. On m'a signalé que le CRTC envisage de retirer ce canal du câble de base, obligeant ainsi les Canadiens à payer des frais supplémentaires pour avoir MétéoMédia. Il me semble que ce canal est ce qui se rapproche le plus d'un système d'avertissement public au pays.

Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Vaughan : C'est peut-être une information qui a été divulguée après la vérification.

Le sénateur Milne : Je pense que le CRTC a tenu des audiences à ce sujet la semaine dernière.

M. Vaughan : De façon générale, l'un des points importants soulevés dans le chapitre, c'est que le canal offre un service public qui doit être disponible à tous les Canadiens. Par exemple, nous avons souligné des lacunes au chapitre de la couverture dans le Nord et le fait que pour continuer d'être un service public, le canal doit demeurer accessible au plus grand nombre de Canadiens possible. L'interprétation du CRTC ou d'autres déborderait probablement du cadre de notre vérification.

Le sénateur Milne : Que diriez-vous d'utiliser MétéoMédia pour le remplacer, pendant que Sécurité publique et Environnement Canada trouvent un moyen d'établir un réseau national?

Mr. McKenzie: Senator Milne, you have raised an important issue. Mr. Vaughan is correct in saying that our position with respect to where the Weather Network would end up on the spectrum in terms of channels and costs is a policy issue that rests with the government and the CRTC. However, it raises an important issue with respect to people's access to information with respect to severe weather warnings, and one that the federal government must consider carefully. It would certainly benefit from the input of a wide variety of stakeholders in terms of their use, and also the value that they get from the Weather Network.

As you say, in the absence of a national alerting system, the Weather Network fills an important niche. That is not to say that other avenues do not exist. For example, Environment Canada's Internet site is useful in terms of posting weather warnings, and they have telephone service.

However, as you said, the Weather Network is accessible today to many Canadians, and it is an important issue that needs to be considered very carefully.

Senator Milne: Would you consider recommending to the government that there should be a national network? Not just farmers use this service but people in Ontario who also have a "tornado alley." Some residents of Toronto commute to and from work as many as a 100 miles a day make use of it. They need the road condition warnings that are available on the Weather Network.

Mr. McKenzie: I agree that a national network is important. It could be a national alerting network as opposed to a television network. That is important and we stress that point in our chapter. There is always a risk that, despite the various channels that exist for receiving weather warnings, someone may either miss that alert or not be alerted through traditional means. That is where a national alerting system could come in to minimize those risks and fill those gaps.

Senator Milne: I would like to congratulate Alberta.

Mr. Vaughan: It is not only Alberta. Nova Scotia is also on board. Late last year, over 100 people were stuck on the Trans-Canada Highway because of a blizzard that swept in without warning. There have been incidences elsewhere, such as in Manitoba that underscore the point that you can have the best system in the world but, as Senator Banks said, if you are not looking for the warning, then that system does not have a great deal of value.

The Environment Canada website for the weather system is the single most-visited website of the federal government. Many Canadians are interested in the weather. The most vulnerable groups are schools, hospitals and old-age homes. That is where the mobility of people is limited and those warnings are absolutely critical. Any means, both on the "push" and the "pull" means, is something the federal government must absolutely look at.

Senator Milne: On page 12 in this chapter, you say that:

M. McKenzie : Sénateur Milne, vous avez soulevé un point important. M. Vaughan a raison de dire que notre position quant au sort de MétéoMédia en ce qui a trait aux canaux et aux coûts est une question stratégique qui relève du gouvernement et du CRTC. Toutefois, cela soulève une question importante concernant l'accès à l'information pour ce qui est des avertissements de temps violent, ce que le gouvernement fédéral doit examiner soigneusement. Il lui serait certainement bénéfique d'entendre l'avis d'une foule d'intervenants sur la valeur de MétéoMédia à leurs yeux et l'utilisation qu'ils en font.

Comme vous le dites, en l'absence d'un système d'alerte national, MétéoMédia occupe une niche importante. Cela ne veut pas dire que d'autres avenues n'existent pas. Par exemple, le site Internet d'Environnement Canada est utile pour afficher des avertissements météorologiques, et il offre un service téléphonique.

Toutefois, comme vous l'avez dit, MétéoMédia est accessible de nos jours à un grand nombre de Canadiens, et c'est une question importante qu'il faut examiner très attentivement.

Le sénateur Milne : Envisageriez-vous de recommander au gouvernement qu'il devrait y avoir un réseau national? Il n'y a pas que les agriculteurs qui utilisent ce service, mais aussi les citoyens en Ontario qui ont une « allée des tornades ». Des résidents de Toronto, qui font jusqu'à 100 miles par jour pour se rendre au travail et revenir chez eux, utilisent le service. Ils ont besoin des avertissements sur l'état des routes que présente MétéoMédia.

M. McKenzie : Je conviens qu'un réseau national est important. Ce pourrait être un réseau d'avertissement national plutôt qu'un réseau de télévision. C'est important, et nous insistons sur ce point dans notre chapitre. Il y a toujours un risque que, malgré les divers canaux qui existent pour recevoir les avertissements météorologiques, quelqu'un peut soit manquer l'avertissement, soit ne pas être alerté par les moyens traditionnels. D'où l'utilité d'un système d'avertissement national pour réduire ces risques et combler ces lacunes.

Le sénateur Milne : J'aimerais féliciter l'Alberta.

M. Vaughan : Il n'y a pas que l'Alberta, mais la Nouvelle-Écosse aussi. À la fin de l'année dernière, plus d'une centaine de personnes sont restées coincées sur la Transcanadienne à cause d'un blizzard qui a frappé sans s'annoncer. Il y a eu des cas ailleurs, comme au Manitoba, qui démontrent que l'on peut avoir le meilleur système au monde, comme le sénateur Banks l'a dit, mais si on n'a pas connaissance de l'avertissement, le système n'est pas d'une grande utilité.

Le site web d'Environnement Canada est le site du gouvernement fédéral le plus visité pour son système météorologique. Beaucoup de Canadiens s'intéressent à la météo. Les groupes les plus vulnérables sont les écoles, les hôpitaux et les résidences pour personnes âgées. Les gens à ces endroits ont une mobilité limitée, et ces alertes sont indispensables. Le gouvernement fédéral doit absolument examiner n'importe quel moyen, tant ascendant que descendant.

Le sénateur Milne : À la page 15 de ce chapitre, vous dites ce qui suit :

Environment Canada manages almost 700 surface weather observation stations and more than 300 reference climate stations. . . . The Department has set standards for the number of preventive maintenance visits required per station per year, but it is currently not able to meet them.

How often are they being maintained? Are they being maintained one-half or one-quarter of the time they should be? What is the existing standard?

Mr. Vaughan: Thank you for that question. Mr. McKenzie can correct me if I am wrong. The overall status of the network is an important finding of the chapter. As you see, it is complicated by numbers.

I believe the visitation to the stations has dropped from six to four a year. More important, when the team went in and asked Environment Canada, "How much are you spending on regular maintenance? How much are you spending on repairs? How much do you need to keep the system up?" Especially, as the system ages, you need to know how much it will cost to replace and repair the system.

I think the answer was that they do not have a clear idea how much they are spending on maintenance and repairs. This becomes worrisome as the system ages. The Doppler radar stations are coming up to their half life now. As these technologies become older, the cost of running them escalates.

This was important in terms of the future durability of a complex system, which is now facing some important shortfalls in terms of the resources going in. We made recommendations on that and the department has accepted the need to put in place an overall view of what the system looks like today. They need to know how much it needs to keep it running and what replacement schedules are needed to ensure that the system will remain viable in the future.

Senator Milne: When they receive that information, would you be able to provide that to us or is that just between you and the department?

Mr. Vaughan: Given the critical importance, we plan to go back in two years. We have the recommendations in the chapter and the department has accepted all the recommendations. We will go back in two years on what is called the status report to ask whether they have done what they said they would do. The team will go back in 2011 and determine how they are doing on those very points.

Mr. McKenzie: As Mr. Vaughan pointed out, the cost issue is important. We draw particular attention in our chapter to the fact that it is not a snapshot in time in terms of cost but that trend-related information is particularly important. That will inform the department, over time, whether it is costing us more to keep our networks at a certain level or if it is costing us the same.

It is the integration of cost-related information along with the performance-related information of the network that can provide that more holistic perspective with respect to the state of the

Environnement Canada gère près de 700 stations d'observation météorologique de surface et plus de 300 stations climatologiques de référence... Le ministère a fixé des normes pour le nombre de visites de maintenance préventive nécessaires par station par année, mais il n'est actuellement pas en mesure de les respecter.

À quelle fréquence ces visites sont-elles effectuées? Les visites de maintenance ont-elles lieu une fois sur deux ou une fois sur quatre? Quelle est la norme actuelle?

M. Vaughan : Je vous remercie de cette question. M. McKenzie pourra me corriger si je me trompe. Une constatation importante du chapitre porte sur la situation d'ensemble du réseau. Comme vous le voyez, elle est rendue complexe par les chiffres.

Je crois que les visites des stations sont passées de six à quatre par année. L'équipe a demandé à des responsables d'Environnement Canada : « Combien d'argent affectez-vous à la maintenance régulière? Combien dépensez-vous pour les réparations? Combien vous faut-il pour garder le système fonctionnel? » Il faut surtout savoir, puisque le système prend de l'âge, combien il en coûtera pour le remplacer et le réparer.

Ils nous ont répondu ne pas savoir exactement combien ils dépensent pour la maintenance et les réparations. Cela devient préoccupant, à cause de l'usure du système. Les stations de radar Doppler ont presque atteint la moitié de leur durée de vie. À mesure que ces technologies vieillissent, le coût de leur fonctionnement monte en flèche.

La maintenance est très importante pour la durabilité future d'un système complexe, qui fait maintenant face à d'importantes lacunes sur le plan des ressources. Nous avons formulé des recommandations à ce sujet, et le ministère a reconnu qu'il était nécessaire d'avoir une vision d'ensemble du système actuel. Il doit savoir combien il lui faut pour en assurer le bon fonctionnement et quels calendriers de remplacement sont requis pour garantir la viabilité du système.

Le sénateur Milne : Quand les responsables du ministère auront reçu ces informations, pourriez-vous nous les transmettre ou est-ce que cela reste entre vous et le ministère?

M. Vaughan : Étant donné que cette question est d'une grande importance, nous prévoyons y revenir dans deux ans. Nous avons formulé des recommandations dans ce chapitre, et le ministère les a toutes acceptées. Nous allons y revenir dans deux ans dans ce qu'on appelle le rapport d'étape, pour vérifier si le ministère a fait ce qu'il avait promis de faire. En 2011, l'équipe va évaluer les progrès accomplis par le ministère à cet égard.

M. McKenzie : Comme M. Vaughan l'a signalé, la question des coûts est importante. Dans ce chapitre, nous soulignons tout particulièrement le fait qu'il ne s'agit pas d'un aperçu des coûts à un moment précis, mais que l'information liée à la leur évolution est vitale. Elle permettra au ministère de savoir, au fil du temps, si les coûts sont plus élevés pour garder nos réseaux à un certain niveau ou si les coûts sont les mêmes.

Ce sont les informations liées au coût combinées à celles sur le rendement du réseau qui peuvent donner un aperçu plus global de l'état du réseau. Elles représentent la base sur laquelle le

network, which can ultimately inform investment decisions with respect to replacement. It may help the department understand whether we have to invest next year or if we can wait a couple of years. Therefore, it is a combination of that trend information with respect to how much it costs to maintain the network as well as the performance of the network, which can better inform investment decisions.

Senator Sibbeston: I interpret your report as scathing and critical of the government. Coming from the Office of the Auditor General, I assume that is what you do: You review government and give a critical eye to its efforts.

Governments purport to want to do something about global warming, greenhouse gas emissions and pollution and have programs to do so. Your analysis of whether the programs for dealing with these problems are effective is critical.

In your report, you state that the government spends a great deal of money without, in some instances, knowing whether the expenditures have had positive results.

If the federal government is not living up to its commitment, such as limiting the release of toxic chemicals, are there mechanisms in place for the public to pressure the government to act? If so, how well do they work?

Mr. Vaughan: Thank you for that question. To recap on the climate change issue, you are correct. We looked at the Public Transit Tax Credit and the Clean Air and Climate Change Trust Fund. The transit credit cost \$635 million. On both counts, we said either there is not a means of knowing how they are doing or the results were disappointing or negligible. The government set a target of 80 megatonnes and we do not know whether those goals will be met by 2012.

In terms of whether the public has recourse if programs are not working, there are different ways in which the public can find information. We run an environmental petition process whereby a Canadian resident can write to obtain information. The minister has a legal obligation to respond to within 120 days. There are different ways in which the public can find out how the government is doing. However, at the end of the day, the ultimate issue of accountability and transparency is Parliament. This is what the critical role of Parliament is; namely, to hold the government to account on exactly the types of questions that you are asking.

Senator Sibbeston: Global warming and climate change are especially important to the people in the North. Most of the pollution comes from the South; we are affected in a large way by activities and pollution from the south. The North has witnessed enhanced evidence of changes with respect to different weather patterns such as an earlier spring and different birds and insects coming north. There is some evidence of global warming. That

gouvernement peut en fin de compte s'appuyer pour prendre les décisions d'investissements relatives au remplacement. Ainsi, le ministère sait s'il faut investir l'année prochaine ou si l'investissement peut être reporté de quelques années. Par conséquent, c'est une combinaison des informations sur les tendances des coûts de fonctionnement et de rendement du réseau qui peut le mieux guider les décisions d'investissements.

Le sénateur Sibbeston : Je trouve votre rapport cinglant et critique à l'égard du gouvernement. Puisqu'il vient du Bureau du vérificateur général, je suppose que c'est votre tâche de faire le bilan du gouvernement et de jeter un regard critique sur les efforts qu'il fournit.

Les gouvernements prétendent vouloir réagir au réchauffement climatique, aux émissions de gaz à effet de serre et à la pollution, et ils ont créé des programmes pour le faire. Votre analyse de l'efficacité de ces programmes est essentielle.

Dans votre rapport, vous déclarez que le gouvernement dépense beaucoup d'argent mais que dans certains cas, il ignore si les dépenses donnent les résultats escomptés.

Si le gouvernement fédéral ne respecte pas ses engagements, comme de limiter les rejets de produits chimiques toxiques, y a-t-il des mécanismes en place qui permettent à la population de forcer le gouvernement à agir? Dans l'affirmative, ces mécanismes sont-ils efficaces?

M. Vaughan : Je vous remercie de cette question. En ce qui a trait aux changements climatiques, vous avez raison. Nous avons examiné le crédit d'impôt pour le transport en commun et le Fonds de fiducie pour la qualité de l'air et les changements climatiques. Le coût du crédit d'impôt pour le transport en commun s'élève à 635 millions de dollars. Dans les deux cas, nous avons souligné que soit il n'y a aucun moyen de mesurer l'effet du financement, soit les résultats étaient décevants ou négligeables. Le gouvernement s'est fixé un objectif de 80 mégatonnes, mais nous ignorons s'il va l'atteindre d'ici à 2012.

Quant à savoir si la population a des recours si les programmes ne fonctionnent pas, elle peut trouver des informations de différentes manières. Nous gérons un processus de pétitions environnementales au moyen duquel un résident canadien peut écrire pour obtenir de l'information. Le ministre est tenu par la loi de répondre dans un délai de 120 jours. Il y a différents moyens qui permettent à la population de savoir si le gouvernement atteint ses objectifs. Toutefois, au bout du compte, c'est au Parlement qu'il incombe de s'occuper des importantes questions de la reddition de compte et de la transparence. C'est le rôle crucial du Parlement d'obliger le gouvernement à rendre des comptes sur justement le type de questions que vous posez.

Le sénateur Sibbeston : Le réchauffement planétaire et les changements climatiques sont particulièrement importants pour la population du Nord. La pollution vient en grande partie des régions du Sud; nous sommes touchés dans une large mesure par les activités et la pollution de ces régions. La région nordique est témoin de changements majeurs dans les régimes climatiques, comme le printemps précoce et l'arrivée de nouveaux oiseaux et

matter of the federal government doing something and having a handle on that whole issue is very important.

You say in your report that you have already started work on an audit of the federal government's management of climate change. Can climate change really be managed or are we more or less just recording the occurrences and trying to reduce the level of pollution to lessen the effects?

Mr. Vaughan: Thank you for the question as well as the observation. I wish to underscore that you are absolutely correct. The impacts of climate change in northern latitudes will be more severe and pronounced than they will be in southern parts of the country. In an audit in 2006, the office made that very observation. The Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC, in their 2007 report said there is scientific certainty that the North will be disproportionately affected by climate change and its impacts. The impacts range from already observed melting of permafrost to, as you said, earlier springs, shorter seasons and the dislocation of both migratory species and populations living in the North. These will be dramatic and we do not know the longer-term impacts of this change.

In answer to your question, the general way of approaching climate change has been two-fold. First, how do you lower greenhouse gas emissions? That has been the basis of intensive work and preceded the Kyoto Protocol. The Kyoto Protocol is the international mechanism to coordinate national approaches on reducing greenhouse gas emissions. The IPCC, in its 2007 report, said that the scientific evidence of climate change is unequivocal and that the relationship between greenhouse gas emissions and climate change is extremely strong. There is no lingering scientific question of the relationship. The first question is how do you lower greenhouse gas emissions through mitigation systems?

Second, how do you start bringing about adaptation policy? I think you were alluding to this, senator. Adaptation starts with doing vulnerability assessments on which populations or regions are most at risk. In the Maritimes, we know it is their coastal areas. In Ontario, it will be fresh water scarcity. You have seen some of the forest fires in Australia. This may be a warning for what Canada will face in the future. The question is how do we prepare ourselves or get ready for what will be a fundamental change on how Canadians and the world have viewed climate expectations.

Senator Adams: Thank you for coming this morning, Mr. Vaughan. Living in the North, we are not affected by tornadoes, but we are affected by climate change. When I first moved to Rankin Inlet, we used to get winds up to 100 kilometres per hour. We have heard a lot about climate change. The local people say the pollution comes from around the world. We want

insectes dans le Nord. Le réchauffement de la planète est maintenant prouvé. Il est donc très important que le gouvernement fédéral agisse et qu'il maîtrise bien toute cette question.

Dans votre rapport, vous dites que vous avez déjà commencé à examiner la gestion par le gouvernement fédéral des changements climatiques. Peut-on vraiment gérer les changements climatiques? Sommes-nous simplement en train de consigner les événements et de tenter d'abaisser le niveau de pollution afin de diminuer les effets négatifs?

M. Vaughan : Vous faites là une excellente observation. Je tiens à souligner que vous avez tout à fait raison. Les effets des changements climatiques sur les régions du Nord seront plus grands et plus prononcés que dans le Sud du pays. Lors d'une vérification, en 2006, le bureau a fait cette même observation. Dans son rapport de 2007, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, ou GIEC, a indiqué qu'il existait des preuves scientifiques que le Nord serait touché de façon disproportionnelle par les changements climatiques et leurs répercussions, dont la fonte du pergélisol déjà observée et, comme vous l'avez dit, des printemps plus précoces, des saisons écourtées et le déplacement des espèces migratrices et des populations du Nord. Ces changements seront dramatiques, et nous n'avons aucune idée de leurs effets à long terme.

Pour répondre à votre question, la façon générale d'aborder les changements climatiques a deux volets. Premièrement, comment pouvons-nous réduire les émissions de gaz à effet de serre? C'est la base d'un travail intensif et c'est ce qui a précédé le Protocole de Kyoto, mécanisme international qui coordonne les approches nationales relatives à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans son rapport, le GIEC a indiqué que les preuves scientifiques des changements climatiques sont sans équivoque et que le lien entre les émissions de gaz à effet de serre et les changements climatiques est très étroit. Les scientifiques ne doutent plus de ce lien. La première question à se poser, c'est comment peut-on réduire les émissions de gaz à effet de serre au moyen de mesures d'atténuation?

Deuxièmement, comment peut-on introduire une politique d'adaptation? Je crois que vous y avez fait allusion, sénateur. Il faut commencer par effectuer des évaluations de la vulnérabilité pour savoir quelles populations ou quelles régions sont le plus à risque. Dans les Maritimes, nous savons que ce sont les régions côtières. En Ontario, c'est la rareté de l'eau douce. Vous avez sans doute entendu parler des feux de forêt en Australie. C'est peut-être un avertissement sur ce à quoi le Canada sera confronté. La question est de savoir comment nous préparer à ce qui sera un changement fondamental pour les Canadiens et le reste du monde dans leur façon de voir le climat.

Le sénateur Adams : Je vous remercie d'être venu ce matin, monsieur Vaughan. Dans le Nord, nous n'avons peut-être pas de tornades, mais nous connaissons très certainement les changements climatiques. Quand je me suis installé à Rankin Inlet, les vents soufflaient souvent jusqu'à 100 km/h. Nous avons beaucoup entendu parler des changements climatiques. La

to know where it is coming from. In the Arctic, the cold weather affects us more than anywhere else in the country. The winds affect both the land and the water. We know about climate change. I think India and the United States are the largest polluters, but they are not talking to us and they are the big problem.

My concern is that even mammals are affected. They are confused by the weather now. Every year, we see it more and more, especially with narwhals being trapped under the ice. Last November, we lost several whales. The Department of Fisheries and Oceans says, "It is all right. We have no time to go up there. The ice breakers are in Newfoundland and Labrador or Halifax and it will take too long to go up there." Narwhals were caught in Pond Inlet. The department told us it was only 200 animals and we should harvest them. The people were able to bring them into their homes and use the hides, oil and the tusks. It ended up that there were 570 narwhals killed. That is a lot of whales to be killed in one month. It has been happening with beluga whales, too.

The Chair: Senator, will you have a question at some point? I am always fascinated about your tails regarding the North, but we need a question.

Senator Adams: The government needs to know what costs are involved. We are seeing climate change in the North. The mammals are affected. Those 570 narwhals died. The government told us that we could have a Coast Guard ship nearby that could help to save the narwhals so that they would not have to die.

The local people and elders are talking about this. In the old days, they said that the narwhals used to have four or five leaders out in the sea. When the ice was thick, they would float together under the ice to break it and get to the air. Now, however, they cannot do that. This is another cost.

Not all the scientists that go up there understand this and they need to see it. We have to work together to resolve climate change and how it is affecting mammals and our people. The snow and water levels are changing, too. Before the sea started to melt, there would always be water on top. In some places now there is snow on the top, the water melts and it leaves ice on the bottom. What is causing that? Many people have gone through the ice and some are drowning.

The Chair: Perhaps what you want to ask the witnesses is that given these facts, what would their view be on recommendations to the government to address these issues?

Senator Adams: Yes. The minister was up there a month ago and was shown communities such as Pond Inlet, Cambridge Bay and Resolute Bay. There will be some equipment placed there to monitor change in the weather and pollution. However, we are not being trained to assemble and maintain the equipment. They understand how to do that in the South, but how are they monitoring it? After one year, if it does not work out, they will have spent over \$80 million on that equipment and we do not

population locale dit que la pollution vient de partout dans le monde, et nous voulons savoir d'où elle vient précisément. Dans l'Arctique, le froid nous affecte plus que n'importe où ailleurs au pays. Les vents soufflent sur la terre et sur l'eau. Nous savons que le climat change. Je pense que l'Inde et les États-Unis sont les plus grands pollueurs, mais ils ne dialoguent pas avec nous, alors qu'ils sont la principale source du problème.

Ce qui m'inquiète, c'est que même les mammifères sont touchés. Ils sont désorientés par les conditions climatiques. Chaque année, il y a de plus en plus de narvals, entre autres, qui restent pris sous la glace. En novembre dernier, nous avons perdu plusieurs baleines. Le ministère des Pêches et des Océans nous a dit : « Ce n'est pas grave. Nous n'avons pas le temps d'y aller, car les brise-glaces se trouvent à Terre-Neuve-et-Labrador ou à Halifax, et il leur faudrait trop de temps pour s'y rendre. » Des narvals se sont retrouvés pris à Pond Inlet. Le ministère nous a dit qu'il s'agissait seulement de 200 bêtes et que nous pouvions en capturer. Les gens ont apporté et utilisé leur peau, leur huile et leurs défenses. En fin de compte, 570 narvals sont morts. C'est beaucoup de baleines tuées en un mois. C'est arrivé aussi à des bélugas.

Le président : Cher collègue, allez-vous poser une question? Je suis toujours fasciné par vos propos sur le Nord, mais il faut poser une question.

Le sénateur Adams : Le gouvernement doit connaître les coûts que cela entraîne. Il y a des changements climatiques dans le Nord, et les mammifères sont touchés. Ces 570 narvals sont morts. Le gouvernement nous a dit qu'un navire de la Garde côtière serait à proximité pour sauver les narvals.

La population locale et les anciens parlent de ce problème. Ils disent qu'autrefois, il y avait quatre ou cinq meneurs, chez les narvals, qui restaient dans la mer. Quand la glace était épaisse, ils allaient ensemble sous la surface pour la briser. Mais maintenant, ils ne peuvent plus faire cela. C'est un coût qui s'ajoute.

Ce ne sont pas tous les scientifiques qui se rendent là-bas qui le comprennent, et il faut qu'ils le voient. Nous devons travailler ensemble à lutter contre les changements climatiques et leurs effets sur les mammifères et sur notre population. Les niveaux de neige et d'eau changent également. Avant que la mer ne commence à fondre, il y avait toujours de l'eau en surface. Maintenant, à certains endroits, il y a de la neige sur le dessus, et il reste de la glace au fond. À quoi cela est-il attribuable? Il y a des gens qui sont passés à travers la glace et qui se sont noyés.

Le président : Peut-être que ce que vous souhaitez demander aux témoins, c'est quelles sont, à leur avis, les recommandations que nous pourrions faire au gouvernement pour résoudre ces problèmes?

Le sénateur Adams : Oui. Le ministre s'est rendu là-bas il y a un mois, et il a visité des communautés comme Pond Inlet, Cambridge Bay et Resolute Bay. On va placer de l'équipement là-bas pour surveiller les changements climatiques et la pollution. Cependant, on ne nous forme pas pour assembler et entretenir l'équipement. On sait comment le faire dans le Sud, mais comment peut-on le surveiller là-bas? Après un an, si cela ne fonctionne pas, on aura dépensé plus de 80 millions de dollars

know how to work with it. They need to work with the people in the community to provide those types of services. Someone should look into that issue.

A lot of times they talk about climate change, but we do not know much about it. They spend a lot of money, but that money needs to stay in the community because it is affecting us. They go to the North to see how much change there is. We need to work together. They spend the summer there and then report to the government, but no one reports to the community. Those types of recommendations should be included in the Auditor General's report.

The Chair: Let us hear what the witnesses have to say about that. Again, you are providing fascinating information to the committee.

Senator Sibbeston: This is a lesson in culture. The Inuit people like to tell stories and relate instances of their experiences.

The Chair: I have been on the committee. I love Senator Adams' stories, especially the story about the huskies that were tied up when the water came in due to climate change problems.

Senator Adams: It is more work for the people who live up there, especially the elders. They understand how the weather changes. Especially young people today, the Inuit need to know the weather. We have good community forecasts from Environment Canada. I can use my phone and listen to Environment Canada tell me what will happen with the weather at Rankin Inlet. People are not used to it but now you tell what the weather will be tomorrow. Now young people cannot tell today.

Mr. Vaughan: First, thank you for the comments. I know that this committee brought forward a report. I want to commend this committee on what I think is an outstanding report on climate change. Among the witnesses that the committee broad forward were the authors of the NRCan report. They looked at some of the issues related to climate adaptation and impacts, including in the North.

The senator has alluded to one of the findings of that report: What will be the impacts on mammals, not only whales but also, I think, on caribou and polar bears. The findings from that report have been traumatic and also the certainties are dramatic.

I would like to underscore that I strongly agree with you. The Auditor General has an advisory group of First Nations and also an Inuit advisory group. One of the recurring themes that they have brought to us is: If you are to get an idea of climate change, particularly in the North, setting up highly sophisticated monitoring systems will not give you the whole story. The real issues can be learned via the stories from traditional knowledge and from the elders. Unless you tap into that information, you will not see the whole picture. You can just drop in automated

pour cet équipement, mais nous, nous ne saurons pas comment le faire fonctionner. Il faut que le gouvernement collabore avec la population des collectivités et lui fournisse ce type de services. Il faudrait que quelqu'un se penche sur cette question.

On parle souvent des changements climatiques, mais en réalité, nous en savons bien peu sur la question. Le gouvernement dépense beaucoup d'argent, mais cet argent doit rester dans la communauté, parce que c'est elle qui est touchée. Les fonctionnaires se rendent dans le Nord pour voir comment la situation évolue. Il faut travailler ensemble. Ils passent l'été là-bas, puis ils font rapport au gouvernement, mais personne ne fait rapport à la communauté. Il faudrait inclure ce genre de recommandations dans le rapport de la vérificatrice générale.

Le président : Écoutons donc ce que les témoins ont à dire à ce sujet. Les renseignements que vous nous communiquez sont, une fois de plus, extrêmement intéressants.

Le sénateur Sibbeston : C'est une leçon de culture. Les Inuits aiment raconter des histoires et partager leur vécu.

Le président : J'ai fait partie du comité. J'adore les histoires du sénateur Adams, particulièrement celle des huskies qui étaient attachés lorsque l'eau a monté en raison des changements climatiques.

Le sénateur Adams : C'est plus de travail pour les résidents du Nord, particulièrement les aînés. Ils comprennent comment le climat se modifie. Les Inuits doivent connaître le climat, particulièrement les jeunes d'aujourd'hui. Environnement Canada fournit de bonnes prévisions à nos communautés. À l'aide de mon téléphone, je peux écouter les prévisions météorologiques d'Environnement Canada pour Rankin Inlet. Les gens n'y sont pas habitués, mais nous pouvons maintenant connaître la température du lendemain. Actuellement, les jeunes ne savent même pas ce qu'il fait aujourd'hui.

M. Vaughan : J'aimerais tout d'abord vous remercier de vos observations. Je sais que le comité a présenté un rapport et je tiens à le féliciter d'avoir préparé ce que j'estime être un excellent document sur les changements climatiques. Parmi les témoins entendus figuraient les auteurs du rapport de Ressources naturelles Canada. Ils ont examiné certaines des questions relatives à l'adaptation et aux répercussions climatiques, notamment dans le Nord.

Le sénateur a fait allusion à l'une des conclusions du rapport sur les répercussions que subiront les mammifères, pas seulement les baleines, mais également, je crois, les caribous et les ours polaires. Les conclusions du rapport sont traumatisantes et les certitudes qu'il comprend, dramatiques.

J'aimerais dire que je suis tout à fait d'accord avec vous. La vérificatrice générale bénéficie des conseils de groupes consultatifs des Premières nations et des Inuits. Ces groupes nous ont répété que si nous voulons comprendre les changements climatiques, particulièrement dans le Nord, ce n'est pas simplement en installant des systèmes de surveillance ultramodernes que nous y arriverons. C'est en écoutant les histoires du savoir traditionnel et des aînés que nous saurons vraiment de quoi il en retourne. À moins d'exploiter ces renseignements, on ne pourra brosser de

technology, which would do monitoring on changes in temperature, ice flows and in the tundra. The stories you are talking about are critical for having an idea of how scientific climate change translates into the generations of knowledge which the communities have. No instrument can replace that knowledge.

I strongly agree. It is one of the issues under discussion in terms of what the northern research stations will look like.

The Chair: Senator Adams, you might like to stay tuned. We have a report coming out shortly on a visit to the Western Arctic and North by this committee. That was in the last iteration of the committee in the last session of Parliament and the one before. That should be enlightening, as well. We hope to get the report out within a month.

Senator Lang: Thank you for coming here this morning. This concerns me a little bit. Being a new member of the Senate, this is really new information to me, when I read a report like this. Perhaps the senator from the Northwest Territories said it well: This is not a very positive report from the point of view of accomplishments, when you look at what you have reviewed and then, at the end of the day, what our success rate has been.

My concern is that, having experienced in a previous government, I know it is difficult to change how various departments do things over a short or even a long period of time. It seems to me that there must be some sort of follow-up on the fact that, for example, in emissions, there has been very little success from the point of view of regulations and results.

You touched on an area earlier and I believe it was the weather area. There is supposed to be a report in two years. A report like that should come back to a public forum so there is some accountability and so it does not just go to the commissioner's office. In that way, the next committee of the Senate or House of Commons can see how the money is being spent and whether we are getting value for our money.

Would the commissioner be prepared to accept the premise that, when you get these reports, they automatically come back to the committees that initially heard this initial report so there can be a follow-up and some accountability?

Mr. Vaughan: I underscore that our job is to provide you with this information. Any time that you want us to be before a committee, we will be here. We view your work as being absolutely critical to moving the yardstick forward, as you suggested.

In terms of our going back, as I have said about the severe weather warning system, we will go back and look at it in two years. We are also doing some follow-up that will get at some of the issues identified in the February report. For example, we

tableau complet de la situation. L'installation de technologie automatisée permet de surveiller les variations de température, la fonte des glaces et les changements qui interviennent dans la toundra. Mais ce sont les histoires dont vous parlez qui sont essentielles pour saisir la manière dont les changements climatiques observés scientifiquement trouvent leur écho dans le savoir que des générations ont accumulé au sein des communautés, un savoir qu'aucun instrument ne saurait remplacer.

Je suis donc entièrement d'accord. C'est l'une des questions qu'il faut examiner pour savoir de quoi auront l'air les stations de recherche dans le Nord.

Le président : Sénateur Adams, ouvrez l'œil, car nous publierons bientôt un rapport sur une visite que le comité a effectuée dans l'Arctique de l'Ouest et le Nord au cours des deux dernières sessions du Parlement. Ce rapport, qui sera lui aussi des plus instructifs, devrait paraître d'ici un mois.

Le sénateur Lang : Je vous remercie de témoigner ce matin. Je suis un peu préoccupé. Comme je suis un nouveau membre du Sénat, quand je lis des rapports comme celui-ci, tout est nouveau pour moi. Peut-être que, comme l'a si bien dit le sénateur des Territoires du Nord-Ouest, ce n'est pas un rapport très positif sur le plan des réalisations, lorsque l'on voit ce qui a été examiné, puis ce qu'est finalement notre taux de réussite.

Ce qui m'inquiète, c'est que l'expérience acquise au sein d'un autre gouvernement m'a démontré qu'il est difficile de modifier le fonctionnement des divers ministères à court ou même à long terme. Il me semble que nous devrions assurer un certain suivi, concernant par exemple les émissions, où nous avons obtenu bien peu de succès du point de vue de la réglementation et des résultats.

Vous avez abordé plus tôt la question de la température, je crois. Un rapport à ce sujet devrait être déposé dans deux ans. Il faudrait que ce rapport soit examiné dans le cadre d'un forum public pour que l'on rende des comptes et que le document ne prenne pas tout simplement le chemin du bureau du commissaire. De cette manière, le prochain comité du Sénat ou de la Chambre des communes pourra voir comment les fonds sont dépensés et si nous en avons pour notre argent.

Le commissaire serait-il prêt à accepter de renvoyer automatiquement, dès qu'il les reçoit, ces rapports au comité qui les a initialement examinés pour assurer le suivi et la reddition de comptes?

M. Vaughan : Je ferais remarquer que notre tâche consiste à vous transmettre l'information. Chaque fois que vous voudrez que nous comparaissons, nous viendrons. Nous considérons que vos travaux sont absolument essentiels pour réaliser des progrès, comme vous l'avez d'ailleurs fait remarquer.

Pour ce qui est du suivi, comme je l'ai fait remarquer au sujet du système de prévisions des phénomènes météorologiques violents, nous réexaminerons la situation dans deux ans. Nous assurerons également un suivi concernant les questions soulevées

looked at the management of a couple toxic chemicals. We will look at the broader approach and how Environment Canada is doing on this and other programs.

Climate change is a major undertaking for us. We will get many kicks at the can on this. This will be one of both a legal obligation, as well as a strong commitment of our office to keep looking at these issues.

Senator Lang: Another highlight in that report, which I think should be pointed out — and I think you put in your opening remarks — is the fact that you reviewed the Public Transit Tax Credit and found that actual reductions in greenhouse gas emissions was negligible relative to the \$635 million in costs. Where I come from, \$635 million is a lot of money.

If that money is not doing what it is supposed to do, what happens to an observation like this? Does this go to the department and then the minister or whomever and they decide that maybe that money should be put elsewhere?

Mr. Vaughan: The observation goes to the department and to the minister. It is in the public domain. There was quite a bit of public interest in this, as well. Senator, \$635 million is a lot of money where we come from, too.

In defence of the department, the minister said that the target for greenhouse gas emissions was one of the objectives. There were other objectives, such as reducing traffic congestion, there was giving Canadians a tax break, there was reducing overall air pollution, et cetera. All of those are laudable but we only looked at what we could measure. The only thing we could measure was the only target assigned to that \$635 million, which was the greenhouse gas reduction target. We said it was negligible because, in relation to the total emissions that Canada generates, it represents around 0.005 per cent of total greenhouse gas emissions. That is why we said, in carefully chosen language, that it is either “negligible” or “disappointing.”

Senator St. Germain: This might not be a supplementary question, but I am listening to this and I assume your responsibility is to establish value for dollars spent; it is not to set policy, as you say.

How do you evaluate climate change? I have a farm. If the farmers around me are not doing anything and I am running a pristine operation, do you take this into consideration in establishing value for dollars? I believe that unless some of these other countries in the world take corrective action — Senator Adams, Senator Sibbeston and all the people in the North will be victims of climate change.

dans le rapport de février. Par exemple, nous nous sommes intéressés à la gestion de certains produits chimiques toxiques. Nous examinerons l'approche globale adoptée à cet égard et la manière dont Environnement Canada s'en sort dans ce dossier et dans d'autres programmes.

Les changements climatiques constituent pour nous un important dossier. Nous aurons bien des occasions de contribuer aux efforts, conformément à notre obligation légale et à notre engagement ferme à continuer de suivre ces questions.

Le sénateur Lang : Je crois qu'il faudrait souligner un autre point saillant de ce rapport — ce que vous avez d'ailleurs fait dans votre allocution initiale, je crois : c'est le fait qu'après avoir examiné le crédit d'impôt pour le transport en commun, vous avez conclu que les réductions réelles des émissions de gaz à effet de serre étaient négligeables comparativement aux 635 millions de dollars que cette initiative a coûtés. Par chez nous, 635 millions de dollars, c'est beaucoup d'argent.

Si cet argent ne permet pas d'atteindre l'objectif visé, que faire de cette observation? La transmet-on au ministère, puis au ministre ou à je ne sais qui d'autre, pour que l'on décide s'il vaudrait mieux réaffecter les fonds?

M. Vaughan : L'observation est transmise au ministère et au ministre, car elle relève du domaine public. La population s'est également beaucoup intéressée à la question. Sachez, sénateur, que 635 millions de dollars, c'est beaucoup d'argent chez nous aussi.

À la décharge du ministère, je ferais remarquer que le ministre a indiqué que l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre faisait partie de tout un éventail d'objectifs, comprenant notamment la réduction de la congestion routière, l'allègement fiscal consenti aux Canadiens et la réduction de la pollution de l'air en général. Ce sont tous des objectifs louables, mais nous n'avons examiné que ceux que nous pouvions mesurer. Or, le seul qui était mesurable était le seul objectif auquel les 635 millions de dollars avaient été affectés, soit celui de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Nous avons qualifié cette réduction de négligeable parce qu'elle représente environ 0,005 p. 100 des émissions totales de gaz à effet de serre que produit le Canada. Voilà pourquoi nous avons dit, en pesant soigneusement nos mots, que cette réduction était « négligeable » ou « décevante ».

Le sénateur St. Germain : Ce n'est peut-être pas une autre question, mais je vous écoute et je suppose que votre responsabilité consiste à établir la valeur des fonds dépensés et non à élaborer des politiques, comme vous le dites.

Comment évaluez-vous les changements climatiques? Je possède une ferme. Si mes voisins agriculteurs ne font rien alors que j'exploite ma ferme dans les règles de l'art, prenez-vous ce fait en compte pour déterminer si les fonds sont dépensés judicieusement? Je crois qu'à moins qu'un pays quelconque ne prenne des mesures correctives, le sénateur Adams, le sénateur Sibbeston et tous ceux qui restent dans le Nord seront victimes des changements climatiques.

If the very large polluters in the rest of the world are not taking corrective action, how do you evaluate the effects of climate change? You said that the Canadian percentage is minuscule. How do you report this back, or how do you see this as an organization?

Mr. Vaughan: You are correct, Senator St. Germain. First, climate change is a global issue. Second, the reason there has been a collective effort through the United Nations and others — the G8, the OECD, et cetera — to address this issue is that the best actions of one country in isolation will not have a significant impact on overall emissions unless all countries act together. The whole debate on the Kyoto Protocol and the Conference of the Parties in Copenhagen later this year is largely seen as the make or break in terms of the next Kyoto period. Currently, under Kyoto, the countries obligated to reduce greenhouse gas emissions are essentially industrialized countries. The debate is what happens with the non-industrialized countries — China, India, Brazil, Mexico and others.

Our mandate is to examine what the federal government is doing on this issue. We do not have the mandate to look outside of Canada to see what other countries are doing.

An interesting initiative involving our office is bringing 14 countries together to help examine how they are doing on auditing climate change issues. This will be ready for later next year. It is simply to underscore that this is an issue or challenge with which all countries are struggling.

Senator Lang: I want to go back to the issue of weather warnings. It is not a question whether warnings are on the web or television; the key factor for those people who could be in trouble is the radio. It is very important that this system be refined. Perhaps, we should use CBC as our public broadcaster to alert people when there will be a tornado or snowstorm.

I will follow on the lead of my colleague, Senator Adams. The trucker on the Dempster Highway in the Yukon, who is on his way to Inuvik, must have an efficient system to warn him of an oncoming storm. Many tragedies have occurred because truckers and others have not been warned of imminent danger. One has only to imagine how serious an accident can be when it is minus 35 Celsius.

I am amazed that we are in this situation in this day and age. We lack a national warning system that should become second nature, like 911.

We talk about a two-year reporting back period, but I feel that this high priority item that should be examined and put in place, possibly following on the lead of Alberta.

Si les grands pollueurs ailleurs dans le monde ne prennent pas de mesures correctives, comment pouvez-vous évaluer les répercussions sur les changements climatiques? Vous nous avez dit que le Canada n'était responsable que d'une infime portion de ce problème. Sur quoi vous basez-vous pour faire vos évaluations, ou comment voyez-vous la situation en tant qu'organisation?

M. Vaughan : Vous avez raison, sénateur St. Germain. Précisons d'abord que les changements climatiques ont une portée mondiale. Aussi, si les Nations Unies et d'autres organisations (le G8, l'OCDE, et cetera) ont joint leurs efforts pour s'attaquer à ce problème, c'est que même les meilleurs plans d'action n'auront d'impact notable sur l'ensemble des émissions que si tous les pays font leur part. La Conférence des Parties, qui aura lieu à Copenhague plus tard cette année, décidera du sort de la prochaine période du Protocole de Kyoto. À l'heure actuelle, ce sont essentiellement des pays industrialisés qui sont tenus de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre en vertu du Protocole de Kyoto. Maintenant, la question est de savoir ce qui se passera avec les pays non industrialisés — la Chine, l'Inde, le Brésil, le Mexique et d'autres.

Notre mandat consiste à examiner ce que fait le gouvernement fédéral dans ce dossier, et non pas d'aller voir à l'extérieur du Canada pour savoir ce que font les autres pays.

Notre équipe participe à une initiative intéressante réunissant 14 pays et qui vise à examiner comment ces derniers évaluent les problèmes liés aux changements climatiques. Le rapport découlant de cette initiative sera prêt au courant de l'année prochaine. Je veux simplement souligner que c'est un obstacle auquel se butent tous les pays du monde.

Le sénateur Lang : J'aimerais revenir à la question des avertissements météorologiques. La diffusion d'avertissements sur le web ou à la télévision n'est pas un problème en soi; ce qui compte surtout pour ceux qui pourraient être en danger, c'est que les avertissements passent à la radio. Il faut absolument améliorer ce système. Nous pourrions peut-être faire appel à la SRC comme diffuseur public pour avertir la population de l'approche d'une tornade ou d'une tempête de neige.

Je vais reprendre l'idée de mon collègue, le sénateur Adams. Un camionneur en route pour Inuvik sur la route de Dempster, au Yukon, doit pouvoir compter sur un système efficace pour savoir qu'une tempête approche. Beaucoup de tragédies se sont produites parce que les camionneurs, entre autres, n'avaient pas été avertis des dangers imminents. Imaginez la gravité d'un accident qui survient à une température de moins 35 degrés Celsius.

Il est aberrant de constater que nous sommes encore dans cette position à notre époque. Nous avons besoin d'un système national d'avertissement qui deviendrait une seconde nature, comme le 911.

Nous parlons d'une période de synthèse de deux ans, mais j'estime qu'il faut examiner et mettre en place une solution pour ce problème hautement prioritaire, peut-être en emboîtant le pas à l'Alberta.

Senator Banks: With respect to Alberta, it is important that Canadians do not have to go to a single channel or a single radio station, whether it is CBC or otherwise. In the case of Edmonton, there are 27 radio stations in the city. When the button is pushed by the early warning authority to say something, everyone listening to every radio station — commercial, CBC, francophone, multi-language, et cetera — hears that message immediately, regardless of what radio station they are listening to or what television station they are watching. Every single form of broadcast is covered.

The Chair: There are many examples in the United States. The point has been well made.

Senator Neufeld: I agree with Senator Banks that the alert has to be on every radio station. If you only put it on the CBC, I am not sure how many people would hear it.

I want to touch briefly on environmental programming with agriculture. I believe that almost all farms in British Columbia have an environmental plan in place or are very close to it. This report says, "However, after five years, the department cannot show whether these environmental programs are leading to improvements in environmental quality on the farm."

I assume that this is a shared responsibility between the federal government and the provincial governments, which both have funds. That indicates to me that the inspections needed to determine whether they are working are not happening. That may be due to a number of factors. It could be because of budget constraints; because you cannot hire enough inspectors; or, that if you hired inspectors and sent them to farmers, some of them may not come back. Honestly, I live in a part of the province with very large farms where the last thing they want is an inspector from Ottawa checking whether they are doing things right after having farmed for two or three generations. That does not mean some farms are not following the rules.

I have faith that farmers who live on the land, much the same as people in the North, who live off the land, are the people who will protect their land and resources as much as possible because that is their livelihood.

I am not a firm believer that we need 1,000 reports sitting on a desk that someone will read sometime to see whether someone complies with the rules. I understand there is a need for it. I will compare it to speed limits. We have speed limits set across Canada by the provinces. If you did reports on whether people are adhering to the speed limit, I suggest you would have the same report. There are not enough police officers or inspectors to check

Le sénateur Banks : Pour ce qui est de l'Alberta, il est important que les Canadiens ne dépendent pas que d'une seule station de radio, que ce soit la SRC ou une autre. La ville d'Edmonton, par exemple, compte 27 stations de radio. Lorsque les autorités responsables appuient sur le bouton pour lancer une alerte rapide, tout le monde reçoit ces messages immédiatement, peu importe la station de radio ou de télévision qu'ils écoutent (commerciale, SRC, francophone, multilingue, et cetera.). Tous les modes de diffusion sont couverts.

Le président : On en a plusieurs exemples aux États-Unis. C'est une solution éprouvée.

Le sénateur Neufeld : Je suis d'accord avec le sénateur Banks pour dire que les avertissements doivent être diffusés sur toutes les stations de radio. Si on ne les diffusait qu'à la SRC, j'ignore combien de personnes pourraient les entendre.

J'aimerais qu'on parle brièvement des programmes agroenvironnementaux. Je crois que presque tous les exploitants agricoles en Colombie-Britannique ont adopté un plan environnemental, ou sont sur le point de le faire. On peut toutefois lire ce qui suit dans le rapport : « Mais après cinq ans, le ministère ne peut toujours pas démontrer si ces programmes environnementaux améliorent la qualité de l'environnement en milieu agricole. »

Je présume que c'est une responsabilité partagée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, car les deux ordres de gouvernement y consacrent des fonds. Je suis donc porté à croire que les inspections requises pour déterminer si les programmes sont efficaces n'ont tout simplement pas lieu. Cette situation peut être attribuable à différents facteurs. Il se peut que ce soit en raison de contraintes budgétaires, ou parce qu'on ne peut pas embaucher suffisamment d'inspecteurs; ou encore, il est possible que les inspecteurs que l'on envoie sur les fermes ne reviennent jamais. Sérieusement, j'habite dans une partie de la province où sont installées de grandes exploitations agricoles. Laissez-moi vous dire que les agriculteurs qui sont dans le domaine depuis deux ou trois générations ne réservent pas nécessairement un bon accueil aux inspecteurs d'Ottawa qui viennent vérifier s'ils font les choses selon les règles de l'art. Mais cela ne signifie pas que certains agriculteurs ne suivent pas les règles.

J'ai bien l'impression que les agriculteurs, tout comme les populations du Nord, feront tout ce qu'ils peuvent pour protéger leurs terres et leurs ressources, parce que c'est aussi leur gagne-pain.

Je ne crois pas que l'on doive empiler une tonne de rapports sur le bureau de quelqu'un pour déterminer si les règles sont respectées ou non. Je comprends cependant qu'il faut exercer un certain contrôle. Je comparerai la chose aux limites de vitesse. Les provinces imposent des limites de vitesse partout au Canada. Si nous devons produire des rapports pour déterminer si les gens les respectent ou non, je crois qu'on arriverait à peu près au même

every speed zone to see if people are abiding by it. I have good faith in the farming community especially to look after what they have to do.

Would you agree with me to some degree that it is the inspection part that needs to be addressed? I am not encouraging Agriculture and Agri-Food Canada to hire a large number of inspectors, but that is part of the problem. You do not have all the information and that could only be acquired by someone going on a farm and to see if a fence is built. I agree with Senator Milne. I have not heard of a fence funded by Agri-Food Canada. Maybe there is and we are simply missing out in the part of the country where I live.

Mr. Vaughan: I will respond quickly and hand it over to Mr. Maxwell. I agree with you that the report does not say that environmental quality improvements have not taken place because of these programs. I think you are alluding to this. It is not the inspection process, but whether there is a way to report on the environmental quality outcomes of those types of expenditures.

It is not to say they were not taking place. I agree with you that I do not think it was inspectors going to farms. However, is there some way — either voluntary or otherwise — to measure the impact of this on the challenges farmers are facing?

Mr. Maxwell: To add to that, we were not calling for more inspections. That was not the thrust of it; it was around an important, fundamental point, which is that there is \$370 million involved.

By not having a better handle on what kind of impacts are happening, the department is doing a disservice in two ways: the department is not able to demonstrate to taxpayers and parliamentarians what kind of impact that expenditure is having and, it may well be doing a disservice to agriculture producers, as well. To the extent there is a good story to be told, good impacts are happening. That story is not being told. I hear that in your remarks and Senator Milne's earlier. That is up to the federal department because that is where the money is coming from to be able to get that information to all Canadians.

The Chair: On that point, Senator Milne is pointing out an anomaly on the numbers.

Senator Milne: Mr. Maxwell, you told me that \$176 million went into the Environmental Farm Plan and now you have just mentioned \$300 million or more.

Mr. Maxwell: I am happy to clarify. There are five programs. The total expenditure of the five programs over five years was \$370 million. The funds from those programs went directly to projects to help deal with those types of problems. I mentioned the \$176 million because that is the cost of one the five programs.

résultat. Il n'y a pas assez de policiers pour vérifier toutes les zones de vitesse et voir si les automobilistes s'y conforment. Je fais confiance au milieu agricole pour qu'il s'acquitte de ses responsabilités.

Êtes-vous d'accord avec moi pour dire que c'est à l'aspect inspection qu'il faut remédier? Je n'encourage pas Agriculture et Agroalimentaire Canada à embaucher un nombre mirobolant d'inspecteurs, mais c'est en partie ce qui pose problème. Vous n'avez pas toutes les données nécessaires, et la seule façon de savoir si une clôture a été érigée, par exemple, c'est d'envoyer quelqu'un sur place. Je suis d'accord avec le sénateur Milne. Je n'ai jamais entendu parler d'une clôture financée par Agroalimentaire Canada. Remarquez, il en existe peut-être une; si c'est le cas, nous ne profitons pas des mêmes avantages dans mon coin de pays.

M. Vaughan : Je répondrai brièvement avant de céder la parole à M. Maxwell. C'est vrai que le rapport ne peut pas démontrer que ces programmes n'ont pas réussi à améliorer la qualité de l'environnement. Je crois que c'est ce à quoi vous faites allusion. Le problème n'est pas le processus d'inspection en soi, mais de savoir s'il existe un moyen de rendre compte des retombées de ce genre de dépenses pour l'environnement.

Cela ne signifie pas que les inspections n'ont pas lieu. Cependant, je vous l'accorde, je ne crois pas que les inspecteurs se rendaient sur les fermes. Toutefois, existe-t-il des façons — que ce soit sur une base volontaire ou autre — pour mesurer les répercussions de cette situation sur les défis que doivent relever les agriculteurs?

M. Maxwell : J'ajouterais que nous ne réclamions pas d'inspections supplémentaires. Ce n'était pas l'objectif; tout était axé sur un point fondamental, c'est-à-dire que 370 millions de dollars avaient été investis dans cet exercice.

En ne sachant pas mieux quel impact ont les programmes, le ministère échoue sur deux plans : il ne peut pas démontrer aux contribuables et aux parlementaires quelles retombées produisent ces dépenses, et il se peut que les agriculteurs en sortent aussi perdants. Tant qu'on a des choses positives à raconter, c'est que ça fonctionne. Ce n'est cependant pas ce que l'on entend. C'est ce qui est ressorti de vos commentaires et de ceux formulés par le sénateur Milne plus tôt. C'est au ministère fédéral, car c'est de là que proviennent les fonds, de voir à ce que l'information soit diffusée à l'ensemble de la population canadienne.

Le président : À ce sujet, le sénateur Milne a relevé une anomalie dans les chiffres donnés.

Le sénateur Milne : Monsieur Maxwell, vous m'aviez dit que 176 millions de dollars avaient été investis dans l'initiative de planification de ferme agroenvironnementale, et maintenant vous nous dites que 300 millions de dollars y ont été consacrés au moins.

M. Maxwell : Je serai ravi d'apporter des précisions à cet égard. Il existe cinq programmes. Les dépenses totales pour les cinq programmes ont été de 370 millions de dollars sur cinq ans. Les fonds sont allés directement à des projets visant à remédier à ce genre de problèmes. Si j'ai parlé de 176 millions de dollars, c'est

That particular program is the largest of the five and funded projects such as on-farm storage of manure and fences that have now become legendary because of my example.

Senator Neufeld: My second question concerns the managing of the Clean Air and Climate Change Trust Fund at \$1.5 billion. Those funds are transferred to the provinces. In my province, British Columbia, we are appreciative of those dollars and spend them wisely.

I read much the same here as to reporting whether that has been making any headway or not. It is similar to the farm practices issue.

There is a reduction. I know there are programs that will show there will be a reduction in that specific program, let us say, if it is replacing inefficient furnaces with efficient furnaces. Common sense and scientific knowledge tells us that those programs are reducing emissions. However, overall as a population, we are putting more pollution into the air all the time. I am not talking about pollution but GHGs. It becomes very hard to measure. Is this a shared responsibility between provincial governments? Are the provinces not reporting the proper information to the federal departments so that they can bring out the good stories?

I do not like to see these kinds of statements. I will be frank with you. I think there are some good things that are happening across the country. Instead of sitting back and letting them report and then saying that you will find out what is wrong with the report, it might be better to ask them some specific things that you need to develop a report. I know that the programs that receive a portion of the \$1.5 billion in British Columbia are doing good things.

I am interested in your response to the transit issue. You could not find how that \$300 million reduced greenhouse gases. If you measure just the transit portion, you would find that, yes, it did reduce greenhouse gases because, if you take one hundred cars off the road, common sense tells you it reduces the greenhouse gases.

In the whole scope of things, it may not have because something else popped up that is putting more GHGs into the air. From a common-sense basis, public transit, to the public, reduces greenhouse gases. I would like you to comment briefly on that.

I return to the farm issue as a matter of interest. Perhaps figuring out how you deal with cow manure, which is the greatest greenhouse gas producer on the farm, would be a good place to start. I am not sure we can do that. That is just a matter of interest. The farmers around the table can certainly relate to that problem.

que c'est ce qu'a coûté un des cinq programmes. Ce programme est le plus vaste des cinq et a permis de financer des projets portant sur l'entreposage du fumier sur les fermes et la construction de clôtures, qui sont devenues légendaires depuis que je les ai citées en exemple.

Le sénateur Neufeld : Ma deuxième question porte sur la gestion de l'écoFiducie Canada pour la qualité de l'air et les changements climatiques, une fiducie de 1,5 milliard de dollars. Ces fonds sont transférés aux provinces. En Colombie-Britannique, d'où je viens, cet argent est très apprécié et dépensé judicieusement.

La situation n'est pas très différente de celle des pratiques agricoles. Il s'agit encore de déterminer si on fait des progrès ou non.

Je sais que des programmes permettent effectivement de réduire les émissions; par exemple, une initiative visant à remplacer des appareils de chauffage inefficaces par de nouveaux appareils plus écologiques. Par la logique et les connaissances scientifiques, on sait que ce genre de programmes fait une différence. Toutefois, l'ensemble de la population pollue de plus en plus l'air ambiant. Je ne parle pas seulement de pollution, mais de gaz à effet de serre. Cela devient vraiment difficile à mesurer. Est-ce une responsabilité que se partagent les gouvernements provinciaux? Les provinces ne transmettent-elles pas les données requises au gouvernement fédéral pour que ce dernier puisse enfin diffuser de bonnes nouvelles?

Je serai franc avec vous, je n'aime pas ce genre d'attitude. Je crois qu'on a fait des bons coups un peu partout au pays. Au lieu d'attendre que les provinces vous rendent des comptes et de dire ensuite que vous allez trouver ce qui cloche dans leurs comptes rendus, il serait peut-être plus approprié de leur demander de vous fournir les renseignements précis dont vous avez besoin pour bâtir un rapport. Je sais que les programmes qui reçoivent une partie des 1,5 milliard de dollars en Colombie-Britannique font avancer les choses.

Je suis curieux de savoir ce que vous avez à dire au sujet des transports en commun. Vous n'avez pas réussi à déterminer comment ces 300 millions de dollars ont permis de réduire les gaz à effet de serre. Si vous mesurez seulement la portion des transports en commun, vous verrez que le programme a effectivement permis de réduire les émissions de gaz à effet de serre, car si vous retirez 100 voitures de la circulation, la logique nous dit qu'il y aura aussi moins d'émissions.

Globalement, il est possible que la situation n'ait pas changé, car d'autres facteurs ont fait augmenter les émissions de gaz à effet de serre. Pour le public, le transport en commun permet de réduire les émissions; c'est une question de gros bon sens. J'aimerais vous entendre rapidement à ce sujet.

J'aimerais que l'on revienne à la question des exploitations agricoles. Ce serait peut-être une bonne idée de commencer par trouver un moyen pour entreposer le fumier de vache, qui est le plus grand producteur de gaz à effet de serre sur une ferme. Je ne suis pas certain que l'on puisse s'attaquer à ce problème maintenant, mais j'aimerais qu'on s'y intéresse. Les agriculteurs ici présents savent certainement de quoi je parle.

Mr. Vaughan: Thank you for the observations. First, with regards to the \$1.5 billion that was transferred to the provinces for the transit fund, I agree with you that there are important, strong and effective climate change programs at the provincial level. British Columbia is one province but you can see similar programs across Canada; every single province has systems in place to reduce greenhouse gas emissions. These are serious programs and we were not calling into question whether or not they would yield results.

First, the Auditor General, Sheila Fraser, presented a study generally on the nature of trust funds and transfers from Ottawa to the provinces. Generally, the pattern has been that conditions have not been attached to those trusts. The funds would go into the general revenue of the provinces and the provinces would then decide how they would use them. That is a perfectly legitimate and important mechanism.

The particular anomaly we found with this specific trust fund is that there was a target attached, in this case. The target attached by the federal government was 16 megatonnes per year as a result of the transfers. We said they could be higher or lower; the question for Ottawa is that Ottawa today does not have any means of knowing what will take place as a result of that money because there is no mechanism or obligation in place for the provinces to report back to Ottawa.

What you are alluding to is what we are saying. We are not saying that nothing has taken place from that but that, under the present situation, Ottawa would not know whether they reached that target of the 16 megatonnes per year or 80 megatonnes over the duration of the transfer.

More generally, in terms of the criteria, we work in proposing an audit with the department. The team will go back and forth for months in order to determine in an agreement through an entity what the audit plan will look like. The team will determine the scope of the audit and the questions, criteria and objectives.

If you or anyone in the committee has any suggestions on other criteria, please let us know. We are always trying to be constructive and critically helpful as opposed to finding a problem and bringing it to your attention. This is a deeply-held professional position of the Office of the Auditor General of Canada.

Senator Neufeld: It has always interested me that when Ottawa transfers money to the provinces and they want to see exactly where each \$5 was spent. My colleague is nodding and can relate to this quite well.

The suggestion, of course, is not one that you can have anything to do with. However, it may be of greater value to leave tax points in the provinces instead of Ottawa gathering the tax dollars, bringing them to Ottawa and then saying: "By the way, we will give you some back so you can do some of these things." That might occur if there were some tax points left in the provinces.

M. Vaughan : Merci de vos observations. D'abord, pour ce qui est des 1,5 milliard de dollars qui ont été transférés aux provinces dans le cadre du fonds pour le transport en commun, je suis d'accord avec vous pour dire qu'il existe des programmes importants et efficaces pour renverser les changements climatiques au niveau provincial. C'est le cas en Colombie-Britannique, mais aussi dans les autres provinces du Canada; chaque province a adopté un régime pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ce sont des programmes sérieux et nous ne mettons pas en doute leur efficacité.

Précisons d'abord que la vérificatrice générale, Sheila Fraser, a présenté une étude globale sur la nature des fiducies et des transferts d'Ottawa aux provinces. En général, aucune condition n'est rattachée à ces fonds fiduciaires. Les fonds sont assimilés aux recettes globales des provinces, et celles-ci déterminent ensuite comment elles veulent les dépenser. C'est un mécanisme parfaitement légitime et pertinent.

Le problème avec le fonds de fiducie, c'est que le gouvernement y a inscrit des objectifs de résultats. Le gouvernement fédéral s'est fixé un objectif de réduction de 16 mégatonnes par année à la suite des transferts. Comme nous l'avons indiqué, cette réduction pourrait être inférieure ou supérieure étant donné que le gouvernement n'a aucun moyen de vérifier si ces résultats ont été atteints. Les provinces n'ont aucune obligation de rendre compte à Ottawa de ce qui a été réalisé avec ces sommes.

En réalité, nous disons la même chose que vous. Nous n'affirmons pas que rien n'a été fait depuis, mais plutôt que, dans les circonstances actuelles, Ottawa ne serait pas en mesure de savoir si on a atteint l'objectif de 16 mégatonnes par année ou de 80 mégatonnes au cours de la durée du transfert.

Plus généralement, en ce qui concerne les critères, nous proposons qu'une vérification soit réalisée auprès du ministère. L'équipe se réunira pendant des mois pour parvenir à un accord, par l'intermédiaire d'une entité, concernant la forme que prendra le plan de vérification. L'équipe déterminera la portée de la vérification, ainsi que les questions, les critères et les objectifs.

Si vous avez d'autres suggestions de critères, n'hésitez pas à nous en faire part. Nous nous efforçons toujours d'être constructifs et de nous rendre utiles plutôt que de seulement relever des problèmes et les porter à votre attention. Le Bureau du vérificateur général du Canada s'emploie à remplir son rôle de la façon la plus professionnelle qui soit.

Le sénateur Neufeld : J'ai toujours souhaité que le gouvernement fédéral vérifie comment chaque dollar est dépensé lorsqu'il transfère des fonds aux provinces. Mon collègue acquiesce et peut également comprendre.

Évidemment, la suggestion n'a rien à voir avec vous. Toutefois, il pourrait être préférable de laisser les points d'impôt dans les provinces au lieu qu'Ottawa recueille tout l'argent puis le leur rende en exigeant qu'elles prennent certaines mesures. On pourrait donc laisser certains points d'impôt aux provinces.

I think we have a relatively good measurement system in British Columbia. I would not say it is perfect but I do not think there is a perfect system out there, regardless of where you go. I think the provinces can do a better job and spend those dollars on hitting the ground so that things actually happen instead of trying to figure out how you justify to some department how this dollar is spent at a higher level of government. I am sure municipal governments feel much the same in relation to provinces. That is just a point of interest from me.

Mr. Vaughan: On the transit pass, I underscore that what we said was not that there were not any results. In this case, they actually were able to predict what the results will be as the result of this \$635-million tax credit, and it was 35,000 tonnes. In this case, it is not that they did not know, but we said you probably do know although we were not clear on how they could calculate this. We said that the result of 35,000 tonnes was disappointing or negligible in relation to the whole thing.

We said that the broader goal of this is laudable and that encouraging Canadians to change their environmental behaviour by doing things like taking public transits should be strongly encouraged. People who have been working on environmental issues for 20 years have tried to find incentives and price incentives to give people means of doing alternatives that will reduce their carbon and other foot prints. I have said that I would like to see more of these, not less. In this particular case, the results were disappointing, but as a goal and objective, it is important.

On agriculture, methane gas emissions from cattle are included in the inventories on total contribution to greenhouse gas emissions.

Senator Mitchell: It is great to have you here this morning. You have given us some great information.

I am interested in cap-and-trade, and much of what you have been discussing relates to that. The government does have a policy, and I use that term lightly. They announced that their preference for greenhouse gas emission policy was cap-and-trade one or two years ago, but I have this deep conviction that they have done zero to prepare to begin to put that in.

The intensity of the need for this is enhanced infinitely now because Obama is doing it, and I mean the need from an economic point of view, because we will lose the initiative. When our companies need to buy credits, they will be buying them in the U.S. because we are not prepared to have a market. A lot of money and investment will be exported.

I am convinced that there has been no progress. I had two meetings with two major final emitters from Alberta. Neither has been approached in a substantive or specific way to begin to assess what caps would be reasonable in their case and to talk about how they could actually trade credits, for example.

Je pense que nous avons un système de mesure relativement bon en Colombie-Britannique. Je n'irais pas jusqu'à dire qu'il est parfait, car je ne crois pas que la perfection existe, peu importe la province. À mon avis, les provinces pourraient faire mieux et dépenser cet argent à des initiatives concrètes plutôt que d'essayer de voir comment elles pourraient justifier l'affectation de ces fonds à un niveau supérieur de gouvernement. Je suis certain que les gouvernements municipaux sont de cet avis en ce qui concerne les provinces. C'était simplement une observation.

M. Vaughan : Pour ce qui est du crédit d'impôt pour les transports en commun, je tiens à ce que vous sachiez que nous n'avons pas dit qu'il ne donnait pas les résultats escomptés. Dans ce cas, le gouvernement a estimé une réduction d'émissions de 35 000 tonnes pour un crédit d'impôt qui s'élève à 635 millions de dollars. Ce n'est donc pas qu'il ne le savait pas; vous le savez probablement, à moins que nous n'ayons pas été clairs sur la façon d'effectuer les calculs. À notre avis, ce crédit d'impôt n'entraînera que des réductions négligeables et très décevantes.

Nous estimons que l'objectif global de cette initiative est louable et qu'il faut ardemment encourager les Canadiens à prendre des habitudes plus respectueuses de l'environnement, notamment en utilisant les transports en commun. Il y a des gens qui se penchent sur les questions environnementales depuis 20 ans et essaient de trouver des incitatifs afin que la population puisse bénéficier d'autres options qui réduiront leur production d'émissions de gaz à effet de serre. J'ai indiqué que j'aimerais voir davantage de ces mesures incitatives, pas moins. Dans ce cas particulier, les résultats sont décevants, mais il n'en demeure pas moins que le but de cette initiative est important.

Sur le plan de l'agriculture, les émissions de méthane des bovins sont prises en compte dans le total des émissions de gaz à effet de serre.

Le sénateur Mitchell : Nous sommes heureux de vous avoir parmi nous ce matin. Vous nous avez fourni des renseignements très pertinents.

Je m'intéresse au mécanisme de plafonnement et d'échange des crédits d'émissions de carbone, et une grande partie de l'information que vous nous avez donnée porte là-dessus. Le gouvernement a une politique, et j'emploie ce terme dans son sens le plus modéré. Il y a un an ou deux, il a annoncé qu'il préférerait que sa politique prenne la forme d'un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre, mais j'ai la certitude qu'il n'a rien fait pour mettre un tel mécanisme en place.

La nécessité de cette initiative est d'autant plus grande, maintenant qu'Obama le fait aussi, et du point de vue économique, puisque nous allons perdre l'initiative. Lorsque nos compagnies doivent acheter des crédits, elles font affaire avec les États-Unis puisque nous ne sommes pas prêts à avoir un tel marché. Par conséquent, beaucoup d'argent et d'investissement seront exportés.

Je suis convaincu qu'aucun progrès n'a été réalisé. J'ai eu deux rencontres avec deux grands émetteurs finaux d'Alberta. On n'a consulté aucun d'entre eux pour commencer à évaluer les plafonds qui seraient raisonnables dans leur cas et discuter de la façon dont ils pourraient échanger des crédits, par exemple.

You spoke about measurement. If you cannot measure, you cannot manage, period. Many of the people here are very concerned about government measuring programs. It will not happen unless you have specific measurements to do that.

Are you aware of any concrete steps or any progress that has been made to developing the cap-and-trade system in this country?

Mr. Vaughan: You are correct that the government did announce, and they reaffirmed that in their June 2008 national climate change plan, that an emissions trading system would be part of the options that they will be looking at. They also had in their proposed air regulations plan. To the extent that we looked at what the government's climate change plan is to date, we have not looked at or actually seen any details of that plan.

Senator Mitchell: You are not aware, therefore, that they have had discussions with securities commissions across the country? The TSX, for example, presented to the Environment Committee in 2007 and said they are ready to go. They would like to do it. We have lots of precedents for setting up stocks and credits, and credits are much less complicated than stocks. Had they approached any of these organizations whatsoever?

Mr. Vaughan: Senator, the minister or the department would likely give you a more timely response to that question. The Montreal Climate Exchange has been ready to go since 2006. The Winnipeg exchange and others are in the queue and ready to go on this as well. There is a lot of interest in this, obviously, and on what may happen from such a system.

Senator Mitchell: I do not want to put words in your mouth, but I think you are saying that there is a fundamental failure on the part of this government to act in any significant way beyond 35,000 tonnes for tax credits to people who would have taken the bus anyway.

I believe that their profound inclination not to act relates to their ideology that underlines a predisposition not to have government do much of anything at all. I think it is also underlined by this incorrect, erroneous assumption that, somehow, environmental policy and activity damages economies. It is absolutely not true. The next industrial revolution in this country, if we ever get to do it in the world, will be green. We did not wreck the economy when we restructured it to win the Second World War. We will not wreck the economy if we ever restructure it to win the war against greenhouse gases.

Has the government assessed the potential in this country to develop businesses that will take advantage of greenhouse gas reductions and to help businesses develop that capability and to help businesses understand and develop a capability to produce credits and offsets?

Vous avez parlé de mesure. Si on ne peut rien mesurer, on ne peut rien gérer, un point c'est tout. Beaucoup de gens ici sont très préoccupés par les programmes de mesure du gouvernement. Rien ne pourra être accompli tant qu'on n'aura pas établi des mesures précises.

Savez-vous si on a pris des mesures concrètes ou si on a réalisé des progrès en ce qui a trait à l'établissement d'un système de plafonnement et d'échange de droits d'émissions de gaz à effet de serre au pays?

M. Vaughan : Vous avez raison lorsque vous dites que le gouvernement a annoncé, et il l'a d'ailleurs réaffirmé dans son plan national sur les changements climatiques de juin 2008, qu'un système d'échange d'émissions ferait partie des options à envisager. Il l'a même indiqué dans son projet de règlement visant l'air pur. D'après ce que nous avons vu, le gouvernement n'a rien fait jusqu'à présent au chapitre des changements climatiques.

Le sénateur Mitchell : Par conséquent, ne savez-vous pas que le gouvernement a tenu des discussions avec des commissions canadiennes des valeurs mobilières? Le TSX, par exemple, s'est présenté devant le Comité de l'environnement en 2007 et a affirmé qu'il était prêt à aller de l'avant. Les précédents sont nombreux en ce qui a trait aux actions et aux crédits, et les crédits sont beaucoup moins compliqués que les actions. S'est-on adressé à quelques-unes de ces organisations?

M. Vaughan : Le ministre ou un représentant du ministère serait probablement mieux en mesure de répondre que moi. Le Marché climatique de Montréal est prêt depuis 2006. La Bourse de Winnipeg et d'autres attendent également de pouvoir aller de l'avant. De toute évidence, ce système suscite beaucoup d'intérêt.

Le sénateur Mitchell : Je ne voudrais pas vous faire dire des choses que vous n'avez pas dites, mais si je ne me trompe pas, vous affirmez que le gouvernement accuse d'importantes lacunes dans sa gestion en revoyant à la baisse ses objectifs de réduction d'émissions à 35 000 tonnes relativement au crédit d'impôt accordé aux gens qui auraient utilisé le transport en commun de toute façon.

Je pense que la réticence du gouvernement tient à sa prédisposition idéologique à ne pas trop intervenir. Je pense qu'il y a aussi cette hypothèse erronée selon laquelle les politiques et les activités environnementales nuisent à l'économie. C'est absolument faux. La prochaine révolution industrielle dans ce pays, si cela se trouve, sera verte. Nous n'avons pas ruiné l'économie lorsque nous l'avons restructurée afin de remporter la Deuxième Guerre mondiale. Nous ne détruirons pas plus l'économie si nous la restructurons afin de remporter la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Le gouvernement a-t-il évalué le potentiel du pays de développer des entreprises qui profiteront de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'aider celles-ci à comprendre et à développer une capacité de produire des crédits et des compensations?

For farmers in Alberta, it is \$6 a tonne. They are doing it. Bless Alberta's heart and soul for doing that. At \$6 a tonne, we could have achieved Kyoto, the \$250 million reductions a year for \$1.5 billion a year. If you go to the European markets, credits are selling for \$15 a tonne. That is \$3.7 billion a year, and without anything, without you and I taking the bus, which we should and reduce the smaller cars, we could have achieved Kyoto at \$3.7 billion. They cut \$13 billion from the GST.

My point is this: Are they working with anyone in this country to help them to structure, to provide leadership catalyst to develop credits and to develop caps to help these companies take advantage of the economic opportunities?

Mr. Vaughan: I mentioned in my opening statement that we will be presenting to Parliament in May 2009 our first report on our legal obligations under the Kyoto Protocol Implementation Act.

The government has announced 19 different measures within its plan. I cannot tell you what the findings are because the team is still working on them, but one of them would be working with the agricultural sector and looking at options for biofuels and increasing the production and availability of ethanol. We have also looked at how the government, through different approaches, is dealing with other industries such as the electricity sector, for example; and with other sectors as well. We would have that report, which is the first report, available to the Parliament in May.

Senator Mitchell: In the process of doing that, could you assess whether the government is working with a company called Highmark Renewables in eastern Alberta. That company has an operable plant where they take manure and use the gas to create electricity. The electricity fuels the process of creating ethanol, which takes excess or waste wheat that the cattle do not eat and people never do to ferment the ethanol. It is a closed system, which reduces greenhouse gases. They need money to develop more of these plants. There is a technology, Senator Neufeld, to do it. What is the government doing to work with companies like that?

Mr. Vaughan: Thank you for that information. We will look at that company.

The Chair: Are you finished yet?

Senator Mitchell: I am never done.

The Chair: It is the questions I look for, not the preambles.

Senator Brown: I guess I was challenged earlier to defend agriculture. If you go back to the "dirty thirties," I think you will find the improvements in farming have far outstripped any improvements in industry or anything else in terms of environmental protection.

Pour les agriculteurs albertains, cela représente 6 \$ la tonne, et ils acceptent de le faire. D'ailleurs, nous les en félicitons. À ce prix, nous aurions atteint les objectifs de Kyoto, c'est-à-dire une réduction de 250 millions de dollars pour 1,5 milliard de dollars par année. Sur les marchés européens, les crédits se vendent à 15 \$ la tonne. Cela correspond à 3,7 milliards de dollars, et ce, sans que vous ni moi n'utilisions les transports en commun ou de petites voitures. Nous aurions pu réaliser les objectifs du Protocole de Kyoto à 3,7 milliards de dollars. Le gouvernement a accordé des allègements fiscaux de l'ordre de 13 milliards de dollars.

Voici donc ma question : le gouvernement s'est-il associé à une organisation quelconque afin de structurer et de prendre les devants en ce qui concerne l'établissement des crédits et des plafonds pour aider ces entreprises à tirer profit des perspectives économiques?

M. Vaughan : J'ai indiqué dans ma déclaration liminaire que nous allons déposer, en mai 2009, notre premier rapport au Parlement sur nos obligations légales en vertu de la Loi de mise en œuvre du Protocole de Kyoto.

Le gouvernement a annoncé 19 différentes mesures dans le cadre de son plan. Je ne peux pas me prononcer sur les conclusions qui ont été tirées, étant donné que l'équipe y travaille toujours, mais je peux vous dire que l'une d'entre elles se rapportera au secteur agricole ainsi qu'aux options en matière de biocarburants et à l'augmentation de la production et de la disponibilité de l'éthanol. Nous nous sommes également penchés sur la façon dont le gouvernement s'y prend, au moyen de diverses approches, pour intervenir au sein d'autres industries, notamment le secteur de l'électricité. Nous présenterons notre premier rapport au Parlement en mai prochain.

Le sénateur Mitchell : À ce chapitre, pourriez-vous vérifier si le gouvernement collabore avec une entreprise du nom de Highmark Renewables, établie dans l'ouest de l'Alberta? Cette société exploite une usine qui génère de l'électricité à partir du fumier. L'électricité permet de produire l'éthanol, qui provient de la fermentation des débris végétaux et des surplus de blé que les bovins ne mangent pas. Il s'agit d'un système fermé, qui réduit les émissions de gaz à effet de serre. On a toutefois besoin d'argent pour développer d'autres usines semblables. La technologie est à notre portée, sénateur Neufeld. Qu'est-ce que le gouvernement attend pour travailler avec des sociétés comme celle-ci?

M. Vaughan : Merci pour cette information. Nous allons nous renseigner là-dessus.

Le président : Avez-vous terminé?

Le sénateur Mitchell : Je n'ai jamais terminé.

Le président : Je veux des questions, pas des préambules.

Le sénateur Brown : Je crois qu'on m'a mis au défi plus tôt de me porter à la défense de l'agriculture. Si vous remontez aux sales années 1930, vous constaterez que les améliorations dans ce secteur ont largement dépassé celles de l'industrie ou tout ce qui a été fait en matière de protection environnementale.

Farmers went from letting their soil blow away to minimum till and then no till now, for the most part. As far as irrigation, we went from pivots that sprayed water and lost 35 per cent of it before it hit the ground to sprinkle systems that are every few feet off the ground and they do not spray but rather make water droplets.

I think agriculture is has probably been one of the best sectors in terms of environmental improvements.

I, too, must agree with Senator Milne that I have never heard of the government paying for a fence.

The Chair: You are all singing "Do not fence me in!"

Senator Brown: If a farmer needs a fence, he builds it himself. They do not like to see creek beds destroyed so they certainly use a lot of fences.

My question is about your report. The second-last paragraph on page 4 says that you will bring a collective report that will be ready in November 2010 describing different approaches to managing and auditing climate change.

I believe you told us that emissions in Canada are 0.005 per cent of the world's production. I heard figures that are both higher and lower as far as Canada's total emissions but I would like to ask if you would consider taking the words "managing climate change" out. I do not think Canada, by itself, will manage climate change. We can certainly reduce Canada's emissions and reduce our impact on the climate but it is misleading to suggest, either to this government or to any other government, that we will be able to manage climate change when we are such an incredibly small contributor to the world's problems.

This came out a week ago in reference to China and the United States: United States coal produces 1.9 billion tonnes of CO₂ a year; China produces 4.34 billion tonnes. There is a reference to the oil sands. We produce 3.3 million tonnes. We are so far below the emissions of other countries that we should not be suggesting that we will, somehow, change the climate.

Mr. Vaughan: Thank you for that question.

First, if I gave the wrong impression, I apologize about the 0.05 per cent confusion. The \$635 million for the transit pass represented 0.05 per cent of Canada's greenhouse gas emissions, not Canada's contribution to the global emissions. I can find out more and we would be glad to send it to the committee.

You are right: There are different figures on Canada's total contribution to total greenhouse gas emissions. We can send that off to you.

On the third point, I think you are right. We can go back and change that wording. The purpose, in the international endeavour with the 14 countries, we are trying to get at how different

Les agriculteurs ont, pour la plupart, adopté des pratiques de travail réduit du sol et de semis direct. Pour ce qui est de l'irrigation, ils utilisent maintenant des arroseurs qui ne perdent pas 35 p. 100 de l'eau avant que celle-ci n'atteigne le sol et qui pulvérisent plutôt de petites gouttelettes d'eau.

Je pense que le secteur agricole a probablement été l'un des meilleurs sur le plan des améliorations environnementales.

Comme le sénateur Milne, je n'ai jamais entendu dire que le gouvernement finançait la construction d'une clôture.

Le président : Vous insistez tous sur le même point.

Le sénateur Brown : Si un agriculteur a besoin d'une clôture, il la construit lui-même. Les agriculteurs n'aiment pas qu'on détruise les lits de ruisseau, alors ils installent certainement de nombreuses clôtures.

Ma question porte sur votre rapport. À l'avant-dernier paragraphe, à la page 4, on peut lire qu'un rapport collectif sera disponible en novembre 2010 sur les différentes approches destinées à gérer et à vérifier les changements climatiques.

Si je ne m'abuse, vous nous avez dit que les émissions du Canada représentent 0,005 p. 100 de la production mondiale. J'ai entendu des chiffres inférieurs et supérieurs en ce qui concerne les émissions totales du Canada, mais j'aimerais que vous envisagiez de supprimer les mots « gérer les changements climatiques ». Je ne crois pas que le Canada gèrera tout seul les changements climatiques. Nous pouvons sans contredit réduire les émissions du pays et notre incidence sur le climat, mais il est faux de dire que nous serons en mesure de gérer les changements climatiques alors que nous contribuons très peu aux problèmes à l'échelle mondiale.

Les données suivantes concernant la Chine et les États-Unis ont été révélées il y a une semaine : chaque année, le charbon américain produit 1,9 milliard de tonnes de CO₂, et la Chine, 4,34 milliards. On fait référence aux sables bitumineux. Pour notre part, nous produisons 3,3 millions de tonnes. Nous sommes tellement en deçà de la quantité d'émissions des autres pays que nous ne devrions pas prétendre pouvoir changer le climat d'une quelconque manière.

M. Vaughan : Merci pour cette question.

Tout d'abord, si j'ai pu donner une fausse impression, veuillez me pardonner cette confusion au sujet des 0,05 p. 100. Les 635 millions de dollars alloués au crédit d'impôt pour les transports en commun représentaient 0,05 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre du Canada, non pas la contribution totale du Canada aux émissions mondiales. Je puis vous procurer davantage d'information là-dessus, et nous serons heureux de la faire parvenir au comité.

Vous avez raison : il y a différents chiffres en ce qui a trait à la contribution du Canada au total des émissions de gaz à effet de serre. Nous pourrions vous les envoyer.

En ce qui concerne le troisième point, je crois que vous avez dit vrai. Nous pourrions corriger cette formulation. L'objet de cette entreprise internationale regroupant 14 pays est d'essayer de voir

countries are managing their programs in addressing different elements of climate change as opposed to managing climate change itself. I thank you for that.

Senator Brown: I would like to ask you to get us a figure as soon as possible on what you consider to be the total emissions in tonnes. The figures that are coming out every day are changing but the United States is supposed to be responsible for 6.3 billion tonnes a year. I think our emissions are small compared to that figure.

We have to follow what the Americans are doing. For instance, with cars, we would not be able to market another car unless it can meet the established regulations in the United States. We have to be careful with what we do in our own regulations.

Everyone thinks the manufacturers of petroleum products are the problem and they are not. It is the consumption of the product. If we can stop the consumption or cut it in half, we can do more for climate change than anything else.

As far as automobiles go, and you mentioned this yourself, transportation such as light rail or buses will have a better impact than cars. We just take cars off the road and use multiple-use transit.

Senator Banks: A point of order for the record, Mr. Chair. Mr. Vaughan, my recollection is that earlier when you were talking about the percentage having to do with the \$635 million transit, I think I heard you say earlier 0.0005 per cent. Just a moment ago you said 0.05 per cent.

Mr. Vaughan: Did I miss a zero?

Senator Banks: How many zeroes follow the decimal point?

Mr. Vaughan: There are three zeroes.

Senator Banks: There are three zeroes and then five.

Mr. Vaughan: Yes. We will send the information to the committee.

The Chair: Please send it through the clerk of the committee.

Mr. Vaughan: Yes.

Senator Spivak: At this point, I think that China has higher emissions than the United States. I think you said 4.3 billion for China versus 9 billion in the U.S.? I do not think that is accurate.

Senator Brown: No, I said, just in coal, the United States produces 1.9 billion tonnes and China produces 4.34 billion tonnes.

comment les divers pays gèrent leurs programmes pour faire face à différents aspects des changements climatiques; il ne s'agit pas de gérer les changements climatiques eux-mêmes. Je vous remercie de cette remarque.

Le sénateur Brown : J'aimerais vous demander de nous fournir le plus tôt possible un chiffre correspondant à ce que vous considérez comme la quantité totale de tonnes d'émissions. Les chiffres publiés chaque jour sont changeants, mais les États-Unis sont censés être à l'origine de 6,3 milliards de tonnes d'émissions par année. Je pense que nos émissions sont peu de choses en comparaison.

Nous devons nous conformer à ce que font les Américains. Par exemple, dans le cas des automobiles, nous ne serions pas en mesure de commercialiser une autre automobile si elle ne satisfaisait pas aux règles établies aux États-Unis. Nous devons faire attention à ce que nous faisons relativement à nos propres règlements.

Tout le monde croit que les fabricants de produits du pétrole sont le problème, mais ce n'est pas le cas. Le problème est la consommation du produit. Si nous parvenions à mettre un terme à cette consommation ou à la réduire de moitié, nous pourrions faire plus au chapitre des changements climatiques que par n'importe quel autre moyen.

En ce qui concerne les automobiles, comme vous l'avez dit vous-même, les modes de transport comme les trains légers sur rail ou les autobus auront un meilleur impact que les automobiles. Nous retirons simplement des véhicules de la route et utilisons des transports en commun polyvalents.

Le sénateur Banks : J'aimerais invoquer le Règlement pour établir une précision, monsieur le président. Monsieur Vaughan, je crois me souvenir que tout à l'heure, alors que vous parliez du pourcentage en lien avec les 635 millions de dollars consacrés aux transports en commun, vous avez dit que ce pourcentage était de 0,0005 p. 100. Or, il y a un moment, vous avez parlé de 0,05 p. 100.

M. Vaughan : Ai-je oublié un zéro?

Le sénateur Banks : Combien y a-t-il de zéros après la virgule?

M. Vaughan : Trois.

Le sénateur Banks : Il y a trois zéros avant le cinq.

M. Vaughan : Oui. Nous enverrons l'information au comité.

Le président : Veuillez la lui envoyer par l'entremise du greffier du comité.

M. Vaughan : Oui.

Le sénateur Spivak : À ce moment-ci, je crois que la Chine enregistre des émissions plus élevées que les États-Unis. Je pense que vous avez parlé de 4,3 milliards pour la Chine par rapport à 9 milliards pour les États-Unis, n'est-ce-pas? Je ne crois pas que ce soit exact.

Le sénateur Brown : Non; j'ai dit que pour le seul charbon, les États-Unis produisaient 1,9 milliard de tonnes d'émissions, et la Chine, 4,34 milliards de tonnes.

Senator Spivak: Sorry; I thought it was the other way around.

The Chair: Thank you both. Senator Milne, you want to clarify that point?

Senator Milne: This is a completely different question.

When you were doing your survey and your assessment, did you look at the practicality of the location of some Environment Canada offices? I am looking here at a picture of the Queen's Square Building in Dartmouth where the Canada Hurricane Centre is set up.

This is a tall glass building right on the waterfront in Dartmouth. If I am predicting a hurricane, I do not want to be sitting behind a sheet of glass in a tall glass building right on the Dartmouth waterfront, watching it approach me on radar. Have you looked at any of that sort of assessment of the expenditures?

Mr. Vaughan: That centre in Nova Scotia coordinates closely with the early warning systems run by the National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) in the United States. Obviously, most of the hurricanes form in the mid-Atlantic and move up the U.S. coastlines.

Senator Milne: Then they hit Canada. This was set up because of the extreme damage that Hurricane Juan did to Point Pleasant Park. Still, I would not want to be sitting behind a sheet of glass looking at it approach.

The Chair: Is that your question, Senator Milne?

Senator Milne: Yes, I am asking if they have looked at this kind of expenditure.

Mr. McKenzie: No, we did not look at the issue of the location of the storm prediction centres. Certainly, that is an important issue with respect to safety and security as much as anything, as well as business continuity in terms of the services that the department provides. No, we did not look at that aspect.

The Chair: Thank you very much.

Mr. Vaughan, we thank you and your colleagues very much for coming. Based on what I have heard, I think this will only be the first of several visits. I am intrigued by this report that you will be tabling in Parliament in May which is near and dear to all our hearts.

In the meantime, I assume that you will be diligently providing the requested information to our committee.

Mr. Vaughan: Yes, we will.

The Chair: Thank you very much.

(The committee adjourned.)

Le sénateur Spivak : Je suis navrée, je croyais que c'était l'inverse.

Le président : Merci à vous deux. Sénateur Milne, souhaitez-vous clarifier ce point?

Le sénateur Milne : Mon intervention concerne une toute autre question.

Alors que vous réalisiez votre étude et votre évaluation, avez-vous examiné l'aspect pratique de l'emplacement de certains bureaux d'Environnement Canada? J'ai devant les yeux une image du Queen's Square Building, à Dartmouth, où est établi le Centre canadien de prévisions d'ouragan.

C'est un édifice de verre en hauteur situé sur le bord de l'eau à Dartmouth. Si je prévoyais un ouragan, je ne voudrais pas être assise derrière une paroi vitrée d'un haut édifice qui fait directement face à l'eau, à le regarder s'approcher sur le radar. Vous êtes-vous penchés sur ce type d'évaluation des dépenses?

M. Vaughan : Ce centre de Nouvelle-Écosse travaille en étroite collaboration avec le système de prévisions météorologiques avancées administré par la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), aux États-Unis. Évidemment, la plupart des ouragans se forment au milieu de l'Atlantique et remontent le long des côtes américaines.

Le sénateur Milne : Ils frappent ensuite le Canada. Cela a été mis sur pied en raison des dommages extrêmes causés par l'ouragan Juan à Point Pleasant Park. Il reste que je ne voudrais pas me trouver derrière une paroi de verre, à regarder un ouragan s'approcher.

Le président : Était-ce votre question, sénateur Milne?

Le sénateur Milne : Oui; j'ai demandé si on s'était penché sur ce type de dépense.

M. McKenzie : Non, nous n'avons pas examiné la question de l'emplacement des centres de prévision des intempéries. C'est certes un sujet important en ce qui a trait à la sûreté et à la sécurité, au même titre que n'importe quoi d'autre et que la poursuite des activités en ce qui a trait aux services fournis par le ministère. Non, nous n'avons pas examiné cet aspect.

Le président : Merci beaucoup.

Monsieur Vaughan, nous vous remercions, vous et vos collègues, d'être venus. D'après ce que j'ai entendu dire, ce n'est là que la première d'une série de visites. Je suis intrigué par ce rapport que vous déposerez au Parlement en mai, et qui nous tient tous beaucoup à cœur.

Entre-temps, je présume que vous ferez parvenir rapidement à notre comité l'information requise.

M. Vaughan : Oui, nous le ferons.

Le président : Merci beaucoup.

(La séance est levée.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

The Honourable Lisa Raitt, P.C., M.P., Minister of Natural Resources.

WITNESSES

Tuesday, March 10, 2009

Natural Resources Canada:

Cassie J. Doyle, Deputy Minister;

John Cockburn, Director, Equipment Division, Office of Energy Efficiency.

Thursday, March 12, 2009

Office of the Auditor General of Canada:

Scott Vaughan, Commissioner of the Environment and Sustainable Development;

Neil Maxwell, Assistant Auditor General;

Jim McKenzie, Principal.

COMPARAÎT

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée, ministre des Ressources naturelles.

TÉMOINS

Le mardi 10 mars 2009

Ressources naturelles Canada:

Cassie J. Doyle, sous-ministre ;

John Cockburn, directeur, Division de l'équipement, Bureau de l'efficacité énergétique.

Le jeudi 12 mars 2009

Bureau du vérificateur général du Canada:

Scott Vaughan, commissaire à l'environnement et au développement durable ;

Neil Maxwell, vérificateur général adjoint ;

Jim McKenzie, directeur principal.



CA1
Yc27
-ESS



Second Session
Fortieth Parliament, 2009

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Energy, the Environment and Natural Resources

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Chair:

The Honourable W. DAVID ANGUS

Président :

L'honorable W. DAVID ANGUS

Tuesday, March 31, 2009
Thursday, April 2, 2009

Le mardi 31 mars 2009
Le jeudi 2 avril 2009

Issue No. 3

Fascicule n° 3

Second meeting on:

Emerging issues related to its mandate

Deuxième réunion concernant :

Nouvelles questions concernant son mandat

and

et

First (final) meeting on:

Bill S-216, An Act to amend the Federal Sustainable
Development Act and the Auditor General Act
(involvement of Parliament)

Première (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi S-216, Loi modifiant la Loi fédérale sur le
développement durable et la Loi sur le vérificateur général
(participation du Parlement)

INCLUDING:

THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-216)

Y COMPRIS :

LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(projet de loi S-216)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL
RESOURCES

The Honourable W. David Angus, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(or Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, P.C.
* LeBreton, P.C.	Sibbeston
(or Comeau)	Spivak

*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable W. David Angus

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(ou Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, C.P.
* LeBreton, C.P.	Sibbeston
(ou Comeau)	Spivak

* Membres d'office

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, Wednesday, March 11, 2009:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Banks, seconded by the Honourable Senator Day, for the second reading of Bill S-216, An Act to amend the Federal Sustainable Development Act and the Auditor General Act (Involvement of Parliament).

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Banks moved, seconded by the Honourable Senator Dallaire, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 11 mars 2009 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Banks, appuyée par l'honorable sénateur Day, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-216, Loi modifiant la Loi fédérale sur le développement durable et la Loi sur le vérificateur général (participation du Parlement).

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Banks propose, appuyé par l'honorable sénateur Dallaire, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 31, 2009

(5)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 6:42 p.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C. and Sibbeston (9).

Other senator present: The Honourable Senator McCoy (1).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 3, 2009, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESS:

MECH and ASSOCIATES Corporation:

Andre Mech, Principal and Director.

The chair made an opening statement.

Mr. Mech made a statement and answered questions.

At 8:11 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, April 2, 2009

(6)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:36 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C. and Sibbeston (11).

Other senators present: The Honourable Senators Brown and McCoy (2).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 31 mars 2009

(5)

[Français]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 18 h 42, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P., et Sibbeston (9).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur McCoy (1).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 3 mars 2009, le comité poursuit son examen des nouvelles questions concernant son mandat. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

MECH and ASSOCIATES Corporation :

André Mech, principal et directeur.

Le président fait une première déclaration.

M. Mech fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 h 11, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 2 avril 2009

(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 36, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P., Sibbeston (11).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Brown et McCoy (2).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 11, 2009, the committee began its consideration of Bill S-216, An Act to amend the Federal Sustainable Development Act and the Auditor General Act (Involvement of Parliament).

WITNESS:

Senate of Canada:

The Honourable Senator Tommy Banks, sponsor of the bill).

The chair made an opening statement.

The Honourable Senator Banks made a statement and answered questions.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-216, An Act to amend the Federal Sustainable Development Act and the Auditor General Act (involvement of Parliament).

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

It was agreed that the chair report the bill without amendment to the Senate.

At 8:54 a.m., the committee suspended.

At 8:56 a.m., the committee resumed.

Pursuant to rule 92(2), it was agreed that the committee proceed in camera to consider its future agenda and that senators' staff be authorized to remain during the in camera portion of the meeting.

At 10:00 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 11 mars 2009, le comité entreprend son examen du projet de loi S-216, Loi modifiant la Loi fédérale sur le développement durable et la Loi sur le vérificateur général (participation du Parlement).

TÉMOIN :

Sénat du Canada :

L'honorable sénateur Tommy Banks, parrain du projet de loi.

Le président fait une première déclaration.

L'honorable sénateur Banks fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-216, Loi modifiant la Loi fédérale sur le développement durable et la Loi sur le vérificateur général (participation du Parlement).

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi.

Il est convenu que le président fasse rapport au Sénat du projet de loi sans amendement.

À 8 h 54, le comité suspend ses travaux.

À 8 h 56, le comité reprend ses travaux.

Conformément à l'article 92(2) du Règlement, il est convenu que le comité poursuive sa réunion à huis clos pour étudier ses travaux futurs et que le personnel soit autorisé à demeurer dans la pièce pendant la portion à huis clos de la séance.

À 10 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, April 2, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to present its

FIFTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill S-216, An Act to amend the Federal Sustainable Development Act and the Auditor General Act (involvement of Parliament), has, in obedience to the order of reference of Wednesday, March 11, 2009, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le president,

W. DAVID ANGUS

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 2 avril 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi S-216, Loi modifiant la Loi fédérale sur le développement durable et la Loi sur le vérificateur général (participation du Parlement), a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 11 mars 2009, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 31, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 6:42 p.m. to examine and report on emerging issues related to its mandate.

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good evening, colleagues and guests. I call this meeting to order.

[*Translation*]

Good evening everybody, and welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

My name is David Angus; I represent the Province of Quebec in the Senate and I am the chair of this committee.

[*English*]

I would also like to introduce my deputy chair, Senator Grant Mitchell, from Alberta. Next, we have Senator Nick Sibbeston, from the Northwest Territories; Senator Lorna Milne, from Ontario; Senator Tommy Banks, from Alberta; Senator Elaine McCoy, from Alberta; Senator Richard Neufeld, from British Columbia, a former Minister of Natural Resources; and Senator Dan Lang, from Whitehorse in the Yukon.

Just arriving is our colleague, Senator Gerry St. Germain, from the great province of British Columbia; and Senator Peterson, who has now come to join us. He is from Saskatchewan.

Our committee's mandate is to examine legislation and matters relating to energy, the environment and natural resources generally.

I would like to take this opportunity to welcome our witness tonight, a distinguished gentleman from Brampton, Ontario, who has developed a very interesting and profitable business. One of his particular areas of expertise and interest is in cap and trade, a subject dear to our hearts. It is one that some members of this committee are frank enough to acknowledge that we do not know much about. We recognize that it is an important element for us to understand in the ongoing battle in climate change and protecting our precious environment.

We are delighted, Senator Milne, that you have put us on to Mr. Mech. Mr. Mech, I would like to especially welcome you here tonight and apologize for the fact that we are about two hours late getting started because of debate that was taking place in the Senate.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 31 mars 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles s'est réuni aujourd'hui à 18 h 42 pour reprendre son étude sur de nouvelles questions concernant son mandat.

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonsoir, chers collègues et invités. La séance est ouverte.

[*Français*]

Bonjour à tous et bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

Je m'appelle David Angus, je représente la province de Québec au Sénat et je suis président de ce comité.

[*Traduction*]

Permettez-moi aussi de vous présenter le vice-président, le sénateur Grant Mitchell, de l'Alberta. Vous avez ensuite le sénateur Nick Sibbeston, des Territoires du Nord-Ouest; le sénateur Lorna Milne, de l'Ontario; le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta; le sénateur Elaine McCoy, de l'Alberta; le sénateur Richard Neufeld, de la Colombie-Britannique, ancien ministre des Ressources naturelles; et le sénateur Dan Lang, de Whitehorse, au Yukon.

Celui qui vient d'arriver est le sénateur Gerry St. Germain, de la belle province de Colombie-Britannique; sans oublier le sénateur Peterson, de la Saskatchewan, qui vient de se joindre à nous.

Le mandat de notre comité consiste à examiner les lois et les questions relatives à l'environnement et aux ressources naturelles en général.

J'aimerais profiter de l'occasion pour souhaiter la bienvenue à notre éminent témoin de ce soir, qui nous vient de Brampton, en Ontario, où il dirige une entreprise très intéressante et très prospère. Il est notamment spécialisé dans les systèmes de plafonnement et d'échange, un sujet qui nous tient particulièrement à cœur. Certains membres du comité ont la franchise de dire qu'ils n'en savent pas grand-chose, mais nous reconnaissons tous qu'il est important de bien comprendre en quoi cela consiste, compte tenu de la polémique qui fait rage en matière de changements climatiques et de la nécessité de protéger notre précieux environnement.

Nous sommes ravis, sénateur Milne, que vous nous ayez mis en contact avec M. Mech. Monsieur Mech, vous êtes le bienvenu parmi nous ce soir. Nous commençons avec deux heures de retard, car un débat nous a retenus au Sénat, mais je vous prie de nous en excuser.

The good news is that while we were waiting, we got to know you a little bit and your two sons, who are with us this evening — Eugene, 11, and Armand, 13. Welcome, young men. I understand if you are very good young men, as I know you are and will be, one of you might wish to make a statement later on. We will be looking forward to your wisdom.

Having said those things, I have given Mr. Mech a general idea of how we function. He has an opening statement. He has circulated some paper for us and he will proceed now. Later, we will open the floor for questions. Please proceed, sir.

Andre Mech, Principal and Director, MECH and ASSOCIATES Corporation: Thank you very much. Honourable senators, I believe there are some members of Parliament here, along with staff, guests and my two sons. Thank you very much for inviting me here tonight to speak to you on cap and trade.

This is an enormous subject. I will take you through a very straightforward, bare bones explanation about how cap and trade works. Hopefully, at the end of the presentation, we will see that it is a very flexible mechanism that will form the framework of what I believe is one of the ways of addressing global warming and managing carbon assets.

I also would like to thank my wife, Dr. Susan Williams. We moved yesterday, so I left her with her patients, the house and the boxes. As well, I would like to thank my sons' teacher for tasking them with coming to see how democracy works and how the Senate functions.

The Chair: Who said it works? How it functions is a better thing to say.

Mr. Mech: My presentation is about 15 minutes long. It just scrapes the surface of this massive subject. The objective is to answer some questions and to solicit quite a few more questions about how this mechanism can be used to benefit the population at large.

[Translation]

If you have any questions in French, please ask them slowly, so I can reply in French and confirm in English.

[English]

English is my mother tongue.

I will now go through who I am; cap and trade and how it works; and the tools that are needed to have a credible cap and trade system. We see that we have major banks struggling with the current economic situation because they have made some mistakes. We will discuss how to avoid those mistakes by utilizing these tools.

We will also go through the huge opportunity provided by a cap and trade system, and discuss why it is good compared to some other systems. We will then go through my experiences in

D'un autre côté, cela nous a permis, pendant que nous attendions, de faire plus ample connaissance avec vous et avec vos deux fils qui sont ici ce soir : Eugène, 11 ans, et Armand, 13 ans. Bienvenue parmi nous, jeunes gens. Si vous travaillez bien, et c'est certainement le cas déjà, vous aurez peut-être l'occasion de comparaître un jour devant un comité et de nous transmettre un peu de votre sagesse.

Cela dit, j'ai déjà vaguement expliqué à M. Mech comment nous fonctionnons. Il a distribué un document, et il va faire une déclaration liminaire. Ensuite, nous lui poserons des questions. Vous avez la parole.

Andre Mech, directeur principal, MECH and ASSOCIATES Corporation : Merci beaucoup, honorables sénateurs, je crois que des députés sont présents dans cette salle, avec des membres du personnel, des invités et mes deux fils. Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité ce soir à vous parler du système de plafonnement et d'échange.

C'est un sujet extrêmement vaste. Je vais essayer de vous expliquer en termes simples comment fonctionne un système de plafonnement et d'échange. J'espère que mon exposé réussira à vous convaincre qu'il s'agit d'un mécanisme très souple, qui permet de lutter contre le réchauffement climatique et de gérer les crédits de carbone.

J'aimerais remercier mon épouse, le Dr Susan Williams. Nous avons déménagé hier, et j'ai dû la laisser avec ses malades, la maison et les boîtes. J'aimerais également remercier le professeur de mes fils de m'avoir demandé de vérifier, sur place, que la démocratie se portait bien au Sénat.

Le président : Qui a dit qu'elle se portait bien? Il vaudrait mieux dire « comment elle fonctionne ».

M. Mech : Mon exposé va durer à peu près 15 minutes. Je ne fais qu'aborder un sujet très vaste. Mon objectif est de répondre à vos questions et de vous en faire poser d'autres sur la façon dont le mécanisme peut profiter à l'ensemble de la population.

[Français]

Si vous avez des questions en français, posez-les-moi lentement, je vais vous répondre en français et faire la confirmation en anglais.

[Traduction]

L'anglais est ma langue maternelle.

Je vais vous parler de qui je suis; de la façon dont un système de plafonnement et d'échange fonctionne; et des outils qu'il faut avoir pour se doter d'un bon système de plafonnement et d'échange. À l'heure actuelle, de grandes banques font face à des difficultés économiques parce qu'elles ont fait des erreurs. Nous allons voir comment, avec ces outils, on peut éviter ces erreurs.

Nous parlerons également des immenses possibilités que présente un système de plafonnement et d'échange, et nous le comparerons à d'autres systèmes. Je vous parlerai ensuite de mon

Canada, Europe and the United States. The rest of the world is moving along very quickly and we will go through what my global experience has taught me.

Another general thing I have learned by working on every continent in the world is that Canadians have a few advantages. For instance, when I got on a plane in Bombay to fly to Hong Kong, I listened to Shania Twain, Céline Dion and "Just for Laughs" and watched Cirque du Soleil on a carrier that has nothing to do with Canada. I also watched a movie with Mike Myers and Jim Carrey.

My point is that Canadians go around the world and they do things. These are entertainers who are visible to us, but if we look at industry, we will also see that Canadians take leadership positions around the world in numerous corporations. The world does look to us for answers, whether it is the development of time zones or inventing hydroplanes, et cetera. In this current economic environment, it will look to Canada for some answers again.

I do not know whether it is the gene pool we are from or the fact that we live in a very intense environment, but we are doing some things right. Cap and trade is another way, I think, to do something right.

Who am I?

[Translation]

My name is Andre Mech. I obtained my BA in Mechanical Engineering from the Royal Military College in Kingston. After graduation, I studied at the Richard Ivey Business School, University of Western Ontario. I have 23 years' experience. I have worked in all parts of the world, and I have found they all face the same problems.

I am now the director and principal of my firm, MECH and ASSOCIATES, which specializes in planning, validation and verification of greenhouse gases. My firm has been in existence for more than 40 years in Canada, the United States and Europe.

[English]

The Chair: Could you elaborate a bit? We understand you have an MBA, you are an engineer and you have worked around the world in practically every country, but doing what?

Mr. Mech: When I was working around the world — not in every country but on every continent — I was installing radar systems at international airports. We got to work with contractors, and so on. One of the things that pushed me toward this sector of work was the fact that over every major city, there is the same problem: The traffic is terrible and there is a big, brown stain in the sky over every single one of them. Everyone is busy trying to get things done as quickly as possible and the environment is getting forgotten.

expérience au Canada, en Europe et aux États-Unis. Le reste du monde s'adapte très rapidement, et je vous parlerai de ce que j'ai constaté au cours de mes pérégrinations.

Après avoir travaillé sur tous les continents, je me rends compte que les Canadiens disposent de plusieurs avantages. Par exemple, à bord d'un avion qui me conduisait de Bombay à Hong Kong, j'ai entendu Shania Twain, Céline Dion et l'émission « Juste pour rire » et j'ai même vu Le Cirque du Soleil, alors que la compagnie aérienne n'avait absolument rien à voir avec le Canada. J'ai aussi vu un film avec Mike Myers et Jim Carrey.

Je veux dire par là que les Canadiens parcourent le monde et qu'ils réalisent des choses. Les noms que je vous ai cités font partie du monde du spectacle, ils sont très visibles, mais dans le monde des affaires, il y a aussi des Canadiens qui occupent des postes de direction dans de nombreuses entreprises du monde entier. Le monde attend de nous des solutions, comme lorsqu'il s'agissait d'établir des fuseaux horaires ou d'inventer des hydravions. Aujourd'hui, en cette période d'incertitude économique, le monde attend de nous d'autres solutions.

Je ne sais pas si c'est dans nos gènes ou si c'est parce que nous vivons dans un environnement très intense, mais il y a des choses que nous faisons bien, et un système de plafonnement et d'échange en serait un exemple.

Qui suis-je?

[Français]

Mon nom est Andre Mech. J'ai obtenu mon baccalauréat en génie mécanique du Collège militaire royal du Canada, à Kingston. Après ma graduation, j'ai fait des études additionnelles au Richard Ivey Business School de l'Université Western Ontario. J'ai 23 ans d'expérience. J'ai travaillé partout dans le monde, et j'ai pu constater que tous les quartiers du monde avaient le même problème.

Je suis maintenant directeur de ma firme, MECH and ASSOCIATES, qui est spécialisée en planification, validation et vérification des gaz à effet de serre. La firme a fait plus de 40 plans au Canada, aux États-Unis et en Europe.

[Traduction]

Le président : Pourriez-vous me donner un peu plus de précisions? Nous savons que vous avez un MBA, que vous êtes ingénieur et que vous avez travaillé dans presque tous les pays du monde, mais à faire quoi exactement?

M. Mech : J'ai travaillé, non pas dans tous les pays, mais sur tous les continents, et mon travail consistait à installer des systèmes de radars dans les aéroports internationaux. J'ai dû travailler avec des entrepreneurs, entre autres. Si je me suis intéressé au secteur dans lequel je travaille aujourd'hui, c'est notamment parce que j'ai constaté que toutes les grandes villes ont le même problème : le trafic est épouvantable, et le ciel est assombri par une grande tache marron. Tout le monde essaie de faire les choses le plus rapidement possible, au détriment de l'environnement.

I think that it is very expensive because you see inefficiencies. You do not need to do any studies or anything; you simply have to stand and watch to see the inefficiencies as people are meeting short-term deadlines and creating long-term problems. That is what I did around the world.

The Chair: Installing these radar systems?

Mr. Mech: Yes.

The Chair: In your description of your company, MECH and ASSOCIATES Corporation does not sound like it does radar installations to me.

Mr. Mech: No, it does not. That was a long time ago. I made a conscious decision to move out of the corporate world and into this sector. I stood back, took the pure education that I got at MBA school and ran the metrics. I looked at the Kyoto Protocol, and at carbon trading and cap and trade. Much like Wayne Gretzky would go to where the puck is going to be, not where it has been, I went to where I think the world is going to be and not where it is. I said carbon trading is where the world is going.

That was about eight years ago. At that time, the United States was against carbon trading, Kyoto, or anything to do with global warming. Now, how the world has changed. About four years ago, we see them formally recognizing it; we see governments that were against Kyoto adopting it, such as Australia. I think that I made the right decision.

This issue is gaining momentum around the world. Much like the dot com or the microcomputer, it will change how we live and also make how we live a lot better.

I made that conscious decision and educated myself and got involved.

The Chair: Very good. Carry on, sir.

Mr. Mech: We are now on slide 6, cap and trade. This is a very straightforward process. Here we have two companies, Firm A and Firm B, which form the economy that I will talk about. If we consider these two firms the micro-economy, we see that total emissions are represented by both columns right up to the top. Some organization — a government or entity — has formed a carbon dioxide cap, which is identified by the line halfway down. We see that both firms now are over the cap.

The Chair: Does that mean they are producing carbon dioxide, through their business, over that line?

Mr. Mech: That is correct. They are both overproducing.

The next thing that happens is they get their cap and one firm tends to be more aggressive than the other because of fiscal realities. Sometimes if you establish a cap, a cap is based on time; and, perhaps, unfortunately for one firm, they would have just finished their major capital infrastructure upgrades so they missed the target.

Tout cela coûte très cher car il y a beaucoup de pratiques non efficaces. Il n'est pas besoin d'avoir fait des études pour le constater, surtout quand on voit que les gens créent des problèmes à long terme en essayant de respecter des délais à court terme. Voilà ce que je faisais quand je parcourais le monde.

Le président : Vous installiez des systèmes de radars?

M. Mech : Oui.

Le président : J'ai lu la description de votre entreprise, MECH and ASSOCIATES Corporation, et il n'était pas question d'installations de radars.

M. Mech : Non, c'était il y a bien longtemps. À ce moment-là, j'ai pris la décision de quitter le monde des affaires et de m'intéresser à ce secteur. J'ai réfléchi, j'ai décidé d'aller apprendre ce qu'il fallait en faisant un MBA, et j'ai fait mes calculs. J'ai examiné le Protocole de Kyoto et le système de plafonnement et d'échange des crédits de carbone. À l'instar de Wayne Gretzky qui se dirigeait vers l'endroit où le palet allait atterrir, pas vers l'endroit où il était, je me suis intéressé à un système auquel le monde s'intéresserait un jour, et je veux parler du système de plafonnement et d'échange des crédits de carbone.

C'était il y a à peu près huit ans. À l'époque, les États-Unis étaient opposés à l'échange de crédits de carbone, à Kyoto et à tout ce qui concernait le réchauffement climatique. Aujourd'hui, le monde a beaucoup changé. Il y a quatre ans environ, ils l'ont officiellement reconnu, et des gouvernements qui étaient opposés à Kyoto se sont mis à l'adopter, comme l'Australie. Je crois que j'ai pris la bonne décision.

C'est une question dont on parle de plus en plus dans le monde entier. Tout comme l'univers Internet ou le micro-ordinateur, cela va changer radicalement la façon dont nous vivons, mais pour le mieux, et de loin.

J'ai donc pris cette décision, après avoir bien réfléchi, et j'ai fait les études nécessaires.

Le président : Parfait. Vous pouvez continuer.

M. Mech : Nous en sommes maintenant à la diapositive 6, le système de plafonnement et d'échange. C'est un système très simple. Vous avez ici deux entreprises, A et B, qui composent un secteur micro-économique; chaque colonne représente le volume total d'émissions. Une organisation — un gouvernement ou une entité — a fixé un plafond pour les émissions de dioxyde de carbone, et ce plafond est représenté par une ligne à peu près à mi-hauteur de la colonne. Nous constatons ici que les deux entreprises dépassent ce plafond.

Le président : Cela signifie-t-il qu'elles produisent du dioxyde de carbone en raison de leurs activités commerciales?

M. Mech : C'est exact. Elles en produisent trop toutes les deux.

Ensuite, une fois que leur plafond est établi, une entreprise devient plus dynamique de l'autre en raison de contraintes financières. Un plafond est établi pour un délai donné, et si, malheureusement pour l'entreprise, elle vient de terminer des travaux d'infrastructure importants, elle rate son objectif.

The next slide shows that Firm A has implemented some new technology — changed their process, done something different. Firm A is now under the cap. Firm B, for whatever reason, has decided not to implement new technologies. They are business as usual and they are still over the cap. If you go to the next slide, we can measure the amount that the first firm has gone under the cap and allocate a credit to them.

There is an international standard called ISO 14064. ISO 14064 is the validation, verification and planning standard that is the backbone of carbon trading. It was passed by the ISO committee a number of years ago. It was introduced and adopted by the UN at the Conference of the Parties, COP 11, in Montreal. Using that process, we can identify how much of a credit or an overage another firm would have.

We identify the credit and we validate and verify the emissions that benefit Firm A. We have one that is over and one that is under an arbitrary line that is set by some governing body.

Firm A transfers the credit that has been identified, validated and verified to Firm B. Firm B now meets their cap; Firm A is now up to the cap and the overall limit of carbon dioxide has been met. As a whole, we have lowered the amount of carbon dioxide in the economy in this simple example.

Senator Lang: Firm A sold their excess?

Mr. Mech: That is correct. On the next slide, we see there was a transfer of money from Firm B to Firm A for those carbon credits. Here, we have a true market. That is, someone who is over and needs carbon credits; someone who is under who has carbon credits. We have carbon credits to sell and then there is a transfer of money.

In that way, you are not allowed to pollute more and an overall cap is met. Once the cap is met across the economy, the governing body can decide what to do. Do we lower the cap, leave it there for people to get a breather and get their steam back up? What do we do?

On the next slide, we can talk about what is needed for a cap and trade system to work. A number of things are needed, which are all very good things.

First, we need new technology or the spread of existing technologies into the marketplace. We also need legal agreements to identify the ownership and end user of both the carbon dioxide and the technology. You need a greenhouse gas plan that follows the whole system, and a market: buyers and sellers. You can set a cap that is too high, but then you do not have a market. You do not have buyers and sellers. We will go through each one of those individually.

La diapositive suivante indique que l'entreprise A a mis en place une nouvelle technologie — par exemple un nouveau procédé, ou quelque chose d'autre. L'entreprise A se retrouve alors bien en dessous du plafond, alors que l'entreprise B, pour quelque raison que ce soit, a décidé de ne pas mettre en place de nouvelles technologies. Elle poursuit ses activités comme avant, et se retrouve donc toujours au-dessus du plafond. La diapositive suivante vous montre quel volume, au-dessous du plafond, l'entreprise A a économisé, et c'est le crédit qui lui est accordé.

Il existe une norme internationale ISO 14064, qui est la norme de validation, de vérification et de planification qui sert à comptabiliser les échanges de carbone. Elle a été approuvée par le comité ISO il y a un certain nombre d'années, et adoptée par l'ONU à la Conférence des Parties, COP 11, à Montréal. Grâce à cette norme, on peut calculer le crédit ou l'excédent de carbone de chaque entreprise.

Nous calculons donc le crédit de l'entreprise A, puis nous le validons et le vérifions. Sur la diapositive, vous avez une entreprise qui est au-dessous et l'autre qui est au-dessus d'une ligne arbitraire, qui a été fixée par un organisme de réglementation.

L'entreprise A transfère le crédit qui a été calculé, validé et vérifié à l'entreprise B. L'entreprise B ne dépasse maintenant plus son plafond, l'entreprise A a atteint le sien, et au niveau des deux entreprises, la limite d'émission de dioxyde de carbone a été respectée; dans cet exemple, les émissions totales de dioxyde de carbone ont été réduites.

Le sénateur Lang : L'entreprise a vendu son excédent?

M. Mech : C'est exact. La diapositive suivante vous montre un transfert d'argent de l'entreprise B à l'entreprise A pour les crédits de carbone qu'elle lui a achetés. C'est un vrai marché. Autrement dit, une entreprise a produit trop d'émissions et a besoin d'acheter des crédits de carbone; l'autre entreprise n'a pas produit le maximum d'émissions auquel elle avait droit et, par conséquent, elle a des crédits de carbone. Ces crédits de carbone sont à vendre, d'où le transfert d'argent.

De cette façon, vous empêchez les entreprises de polluer davantage et le plafond global des émissions est respecté. Une fois que ce plafond global est respecté dans l'ensemble de l'économie, l'organisme de réglementation peut décider de le garder au même niveau, ou de le baisser pour donner un peu plus de marge de manœuvre aux entreprises.

La diapositive suivante énonce les conditions à réunir pour qu'un système de plafonnement et d'échange fonctionne bien.

Premièrement, il faut des nouvelles technologies, ou tout au moins s'assurer que les technologies existantes sont mises en œuvre dans l'ensemble des entreprises. Il faut aussi des ententes juridiques décrivant le propriétaire et l'utilisateur final du dioxyde de carbone et de la technologie. Il faut un plan sur les gaz à effet de serre qui couvre tout le système, et il faut un marché : des acheteurs et des vendeurs. Si vous fixez un plafond trop élevé, vous n'aurez pas de marché car vous n'aurez ni acheteurs ni vendeurs. Nous allons revenir sur chacune de ces conditions.

Senator St. Germain: For clarification, is the cap the line?

Mr. Mech: The cap is the line.

Next is technology. This is a nice thing to have, namely, a demand for technology set by the establishment of a cap. You set a cap and say this is what you must meet; this is what you must do. We see Barack Obama setting a cap on how he gives money to the auto industry today. He is saying that is not good enough. You need to go back and plan again. He is setting his limit.

I think that is good because it drives people to get things done. What we did last year was not good enough; we have to come up with new ways of doing things.

Technology comes from entrepreneurs, inventors, engineers, designers and existing technologies that sit on shelves for years and years. I know of one technology that was developed by NASA for use on the space shuttle by Argon National Laboratories, which was taken by Mr. Mike Phelps and a company called Advance Lubrication Technologies.

It sat on the shelf for 20 years. It did not work in space but it works very well in high pressure, high temperature, extremely intense environments on earth. It is an advanced lubricant that is solid based. It increases fuel efficiency by a demonstrated amount, on over 6,000 vehicles, of 15 per cent. You throw it in your oil once and that is it; it is good for 200,000 kilometres. It sat on the shelf for 20 years.

Forcing these technologies off the shelf is important. We know that we have technologies here at all the DCIEMs and all the defence research establishments, et cetera. We have to force people to go and look at them and adopt them. This is one of the ways. This cannot be bad for the economy — new technology, new proliferation, new jobs.

I also know of a company called Clean Air Technologies just across the border in the United States, run by a guy named David Miller. It is a small lab in a box. It is 97 per cent effective of laboratory grade, but good enough to stick on a truck and test a truck in use in the field. We all know that our vehicles do not do as well on the road, and it is hard to get data on this technology as it is being used because we have to go to laboratories. However, 97 per cent is good enough to make some fairly solid decisions. Technology is needed.

We also need legal agreements. Lawyers, paralegals, patent attorneys, governments — for millennia all these people have been deciding ownership issues. One of these issues with cap and trade is this: Who owns the credit and how does that credit get distributed among the value stream? We can leave this up to the

Le sénateur St. Germain : Pouvez-vous me confirmer que le plafond correspond à la ligne que nous voyons?

M. Mech : Oui, c'est ça.

Passons à la technologie. C'est une bonne chose que l'établissement d'un plafond crée une demande pour de nouvelles technologies. Vous fixez un plafond, et vous dites que c'est la cible à respecter. Nous avons vu que Barack Obama a fixé un plafond aux subventions qu'il va donner aux fabricants automobiles; maintenant il leur dit qu'ils n'ont pas fait assez d'efforts, qu'ils doivent revoir leur copie et refaire leurs plans. C'est Obama qui fixe le plafond.

Je dis que c'est une bonne chose parce que cela encourage les gens à faire mieux. Ce que nous avons fait l'an dernier, ce n'était pas suffisant; il faut trouver de meilleures façons de faire les choses.

La technologie est créée par des entrepreneurs, des inventeurs, des ingénieurs et des concepteurs, et elle attend parfois des années avant d'être exploitée. Je me souviens d'une technologie qui avait été mise au point par Argon National Laboratories pour une navette spatiale de la NASA, et qui avait été reprise par Mike Phelps et une entreprise qui s'appelait Advance Lubrication Technologies.

Cette technologie était restée pendant 20 ans sur une étagère. Elle ne fonctionnait pas dans l'espace, mais par contre elle fonctionnait très bien sur terre, à de fortes pressions, à des températures élevées et dans des environnements particulièrement intenses. Il s'agit d'un lubrifiant de pointe, à base solide, qui augmente l'efficacité d'un carburant de 15 p. 100 pour plus de 6 000 véhicules. Vous le versez dans votre essence en une seule fois, et c'est bon pour 200 000 km. Ce produit est resté sur les étagères pendant 20 ans.

C'est une bonne chose de dépoussiérer toutes ces technologies qui ont été reléguées aux oubliettes. Il y en a dans tous les IMED et dans tous les établissements de recherche du ministère de la Défense, entre autres. Il faut trouver le moyen d'obliger les gens à aller les chercher et à les adopter. Et c'en est un. Ce ne peut pas être mauvais pour l'économie : des nouvelles technologies, de nouveaux emplois, et cetera.

Je connais aussi une entreprise qui s'appelle Clean Air Technologies, juste de l'autre côté de la frontière, et qui est dirigée par un type qui s'appelle David Miller. Elle fabrique un petit laboratoire portatif qui permet de mesurer les émissions produites, avec une efficacité de 97 p. 100. C'est suffisant pour faire des tests sur un camion en pleins champs. Nous savons tous que nos véhicules ne performant pas aussi bien sur la route, et qu'il est difficile d'avoir des données exactes parce qu'il faut aller dans des laboratoires. Mais un taux d'efficacité de 97 p. 100, c'est suffisant pour prendre de bonnes décisions. La technologie est utile.

Il faut aussi des ententes juridiques. Les avocats, les professions para juridiques, les spécialistes des brevets, les gouvernements... Depuis des millénaires, ce sont ces gens-là qui décident des droits de propriété. La question qu'il faut se poser à propos du système de plafonnement et d'échange est celle-ci : à qui appartient le

legal profession but, once again, this is a whole new area of law that has not been practiced before — new jobs, new ways of doing things.

Governments also have been dealing with ownership issues for millennia, especially when they support major industries. Governments can decide where to put these carbon credits.

A carbon credit, for a typical vehicle to be run for one year, is about four tonnes. In today's market that is worth about \$40. It is insignificant to someone who is running a vehicle; but if you take \$40 from a vehicle and give it to someone who might need the money — like a major automobile manufacturer who is producing 1 million vehicles a year — that turns into a significant amount of cash. This cash can be directed by a government, as criteria for a loan or something like that, to a specific industry.

If you leave it to individuals, it does not have a significant economic impact. However, if you direct that to a specific sector of the economy, it could have a measurable impact. Therefore, government has a say in ownership of greenhouse gas credits.

On the next slide, I address an end user — the consumer and individual, corporations and/or governments. At the end of the day, someone has to decrease their carbon dioxide emissions. This tends to be the end user, so they are involved in the value stream.

However, there are other end users in the carbon market who are sometimes overlooked. For instance, I took a look at a project in Northern Ontario. There was a pulp and paper mill that had an enormous heap of bark. They were struggling with what to do with this liability — because it is a liability, as well as a tremendous greenhouse gas mess.

One of the ways to address this heap was to grind it up and set up a biomass production system and generate their own electricity. Using the bark offsets some of their costs and reduces the greenhouse gases going into the atmosphere. All of a sudden, this liability turns into a huge asset.

In pulp and paper, which is operating on very thin margins, this is good news. All of a sudden, these messes are now assets. That is another way of looking at greenhouse gases and/or carbon trading with the end user.

The Chair: When you talk about these “end users,” which is a nice phrase, are they Company A and Company B in the first two slides?

Mr. Mech: Yes; that is correct.

The Chair: They are the ones that produce these emissions?

Mr. Mech: That is correct.

crédit de carbone et comment le répartir dans toute la chaîne? On peut laisser les avocats y réfléchir, mais c'est certainement un domaine tout à fait nouveau, qui va se traduire par de nouveaux emplois, de nouvelles façons de faire les choses, et cetera.

Les gouvernements ont à traiter de questions de propriété depuis des lustres, surtout quand ils doivent décider de subventionner des industries importantes. Les gouvernements décideront de ce qu'ils veulent faire de ces crédits de carbone.

À un véhicule ordinaire utilisé pendant un an correspond un crédit de carbone d'environ quatre tonnes. Sur le marché d'aujourd'hui, cela vaut 40 \$. Cela peut paraître insignifiant pour celui qui possède une voiture, mais si vous prenez 40 \$ par véhicule pour les donner à quelqu'un qui a besoin d'argent, comme un grand fabricant d'automobiles qui produit un million de véhicules par an, cela représente une coquette somme. Cet argent, le gouvernement peut décider de le donner à une industrie en particulier, et en faire la condition d'un prêt, par exemple.

Au niveau individuel, cela ne représente pas un impact économique important. Par contre, si vous canalisez cette somme vers un secteur de l'économie, cela peut avoir un effet non négligeable. Les gouvernements ont donc leur mot à dire en ce qui concerne la propriété des crédits de gaz à effet de serre.

La diapositive suivante porte sur l'utilisateur final : le consommateur et l'individu, les entreprises et/ou les gouvernements. Au bout du compte, il faut que quelqu'un diminue ses émissions de dioxyde de carbone. Généralement, c'est l'utilisateur final, et c'est pour ça qu'il fait partie de toute la chaîne.

Mais il y a d'autres utilisateurs finals qu'on oublie parfois dans le marché de carbone. Par exemple, dans le nord de l'Ontario, il y avait une usine de pâtes et papiers qui avait un énorme tas d'écorces dont elle voulait se débarrasser parce que c'est non seulement un passif, mais aussi une source considérable de gaz à effet de serre.

Une des solutions consistait à moudre toute cette écorce, à mettre en place un système de production de biomasse et à générer de l'électricité. Le fait de trouver une utilisation à cette écorce compensait une partie des coûts et réduisait les émissions de gaz à effet de serre. Bref, ce qui était un passif se transformait en un actif considérable.

Pour les usines de pâtes et papiers, qui fonctionnent avec de très faibles marges, c'est une bonne nouvelle. Du jour au lendemain, ces énormes passifs deviennent des actifs. C'est une façon de voir ce que signifie, pour l'utilisateur final, gaz à effet de serre et/ou échange de crédits de carbone.

Le président : Vous parlez d'« utilisateurs finals », ce qui est une jolie expression, mais les entreprises A et B des deux premières diapositives en sont-elles?

M. Mech : Oui.

Le président : Parce que ce sont elles qui produisent les émissions?

M. Mech : C'est exact.

The Chair: The end users are the polluters.

Mr. Mech: That is true. However, in order to have a cap and trade system, you need all these things. The end users are one of those.

The Chair: You need the bad guys and the place to catch them?

Mr. Mech: Absolutely. Not “the bad guys” — everyone creates greenhouse gases; it is how we control it.

The Chair: Does everyone?

Mr. Mech: Yes. To move on, we need a greenhouse gas plan. This is a whole new sector of the economy. It consists of technical, financial and greenhouse gas practitioners. That is what I do. I write greenhouse gas plans; I validate them and I verify them.

There are three people that are required to generate a greenhouse gas plan — the writers, validators and verifiers are all different. This is one of the beauties of generating a greenhouse gas plan. It provides you with third party scrutiny three times, so you do not end up in some of the messes that we have had and the economic fallout we have seen recently on financial markets. There are three independent groups looking at a plan before you create a credit.

Senator Milne: You say you need the writers, the validators and the verifiers. Are these the people who are actually creating plans for the end user, the producer or the one who will reduce their emissions and the other one who will buy them?

Mr. Mech: That is correct. These are all new jobs. What I am saying here over and over is new jobs, new sector, growing the economy and so on.

If we go through the creation of a greenhouse gas credit quickly, a plan writer writes a plan to a standard — ISO 14064 is the backbone of the standard. A validator is a third party technical analyst who takes a look at the plan and looks forward into the future. This is an engineering activity. You look forward into the future and say if they do what is said in this plan, then this will happen. The plan is then implemented.

When it is all done, a verifier looks at the plan, what the validator said would happen and then at what happened. The verifier is an accountant who performs an accounting activity. They look backwards at history.

The plan writer plans what should happen; the validator looks forward at what should happen; and the verifier looks at what happened. After all that is done, you get a greenhouse gas credit that is real, verifiable and has gone through three levels of scrutiny.

Senator Sibbeston: With respect to the plan writer, he must be someone who is very knowledgeable about that particular industry to see how the greenhouse gases can be reduced. It can be technology, chemicals or whatever. It could be very expensive

Le président : Les utilisateurs finals sont donc les pollueurs.

M. Mech : C'est exact. Mais pour avoir un système de plafond et d'échange, il faut toutes ces conditions, et les utilisateurs finals en sont une.

Le président : Il faut avoir des coupables et savoir où les prendre la main dans le sac?

M. Mech : Exactement. Enfin, ce ne sont pas des « coupables », car tout le monde produit des gaz à effet de serre. L'essentiel, c'est de contrôler ces émissions.

Le président : Tout le monde en produit?

M. Mech : Oui. Passons maintenant au plan sur les gaz à effet de serre. Il en faut un, et ça représente tout un nouveau secteur de l'économie : des techniciens, des financiers et des spécialistes des gaz à effet de serre. C'est ce que je fais. Je prépare des plans sur les gaz à effet de serre, je les valide et je les vérifie.

Il faut trois personnes pour produire un plan sur les gaz à effet de serre : le rédacteur, le validateur et le vérificateur, qui sont trois personnes différentes. C'est toute la beauté de la chose : un plan sur les gaz à effet de serre est contrôlé par trois personnes à la fois, si bien que vous ne risquez pas de vous retrouver dans une débâcle semblable à celle que connaissent actuellement les marchés financiers. Trois groupes indépendants examinent le plan avant qu'un crédit puisse être émis.

Le sénateur Milne : Vous dites qu'il faut des rédacteurs, des validateurs et des vérificateurs. Est-ce ces gens-là qui élaborent concrètement les plans pour l'utilisateur final, le producteur ou celui qui réduira ses émissions et l'autre qui les achètera?

M. Mech : C'est exact. Ce sont tous de nouveaux emplois. J'ai dit et je le répète : nouveaux emplois, nouveaux secteurs, économie en expansion, et cetera.

Voyons rapidement comment on calcule un crédit de gaz à effet de serre. Un rédacteur prépare un plan conformément à la norme ISO 14064. Le validateur est un analyste technique qui analyse objectivement le plan en calculant ce qui va se passer si on fait précisément ce qui est prévu dans le plan. C'est un exercice d'ingénierie. Le plan est ensuite mis en œuvre.

Quand tout est fait, un vérificateur examine le plan, et compare ce que le validateur avait prévu avec ce qui est arrivé réellement. Le vérificateur est un comptable qui exécute une activité comptable et, par conséquent, remonte en arrière.

Autrement dit, le rédacteur du plan prévoit ce qui devrait arriver; le validateur projette ce qui devrait arriver; et le vérificateur vérifie ce qui est arrivé. Une fois que tout est fait, vous avez un crédit de gaz à effet de serre qui est réel, et qui a fait l'objet de trois niveaux de vérification.

Le sénateur Sibbeston : S'agissant du rédacteur du plan, ce doit être une personne qui connaît bien l'industrie pour savoir comment on peut réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il peut s'agir d'une technologie, de produits chimiques ou autres. Ça

or just some modification. Obviously, it needs that kind of knowledgeable, technical analysis and plan, does it not?

Mr. Mech: That is correct. Part of the validator's activity is to validate the competence of the individual or corporation that generated the plan. They have to demonstrate that competence. It is one of the items on the checklist.

This is a whole new economic sector. I believe that, much like the computer science of 30 years ago, in 20 or 30 years from now there will be whole departments in universities and whole sectors dedicated specifically to this type of science and technical activity.

The other thing that is needed for a greenhouse gas plan is standards and standards associations to provide third party review of the planning activity. Something like the Canadian Standards Association. We also need registries, places where credits that are generated actually get registered and serialized, much like a bond or a stock from a corporation gets registered and serialized before it is sold over a public exchange. What this says to me is new areas of study, new specialty organizations, new businesses and new revenue for governments.

Finally, we need a market. Markets consist of buyers and sellers. Someone has to buy and someone has to sell. That means there will be tough times for some corporations, who will have to belly up to the bar, and easier times for others. It is never always an easy time for everyone; those situations change.

People who are aggressive with respect to greenhouse gases will do fairly well in a cap and trade system. People who are not, will not do that well. This says to me that corporations will have to plan even more into the future.

The situation is like that of information technology. It was sort of a sideline 30 years ago, but we know that information technology forms a very important part of every corporation today. At the boardroom table, you have a chief information officer, the CIO, who takes care of the BlackBerry's so they do not go down and who ensures that the corporate intellectual property and information assets are taken care of.

I think, in the not too distant future, we will see a chief carbon officer or a chief environment officer at every boardroom table, ensuring that the environment is taken care of, simply because people will demand it.

Senator Sibbeston: You are assuming that in every industry or situation, carbon emissions can be reduced. Are there any situations where they cannot be changed and cannot be reduced?

Mr. Mech: I am sure there are. I am sure there are some things that you cannot change. I know that it will be tougher for some industries than it will be for others. That is where setting the cap becomes so important for a government.

peut être un procédé très coûteux ou une simple modification. Mais il faut faire un plan technique et bien documenté, n'est-ce pas?

M. Mech : C'est exact. Le travail du validateur consiste en partie à valider la compétence de l'individu ou de l'entreprise qui a rédigé le plan. Cette compétence doit être démontrée. Ça fait partie des choses à vérifier.

Il s'agit d'un secteur économique complètement nouveau. Je suis convaincu que, comme pour les sciences informatiques il y a 30 ans, cette discipline scientifique ou technique aura, dans 20 ou 30 ans, son propre département dans les universités et représentera une industrie importante.

Le plan sur les gaz à effet de serre nécessite aussi des normes et des associations des normes, genre Association canadienne de normalisation, pour assurer la vérification par une tierce partie du plan qui a été rédigé. Il faut aussi des registres, des endroits où on peut faire enregistrer les crédits générés avant qu'ils ne soient vendus/échangés. Cela signifie de nouveaux champs d'investigation et d'étude, de nouveaux types d'organisations, de nouvelles entreprises et de nouvelles recettes pour les gouvernements.

Enfin, il faut un marché. Un marché, ce sont des acheteurs et des vendeurs. Il faut que quelqu'un vende pour que quelqu'un d'autre achète. Cela signifie que ce sera dur pour certaines entreprises, qui devront prendre le taureau par les cornes, alors que pour d'autres, ce sera plus facile.

Les gens dynamiques devraient s'adapter assez facilement à un système de plafonnement et d'échange. Pour les autres, ce sera plus dur. À mon avis, cela signifie que les entreprises devront dorénavant planifier encore davantage.

La situation ressemble beaucoup à celle de la technologie de l'information qui, il y a 30 ans, était considérée un peu comme accessoire, alors qu'aujourd'hui, elle constitue un secteur très important dans chaque entreprise. Aux réunions de direction, le chef du service de l'informatique est toujours présent, qui s'assure du bon fonctionnement des BlackBerry's et de la protection de la propriété intellectuelle et des banques de données de l'entreprise.

Je crois que, d'ici peu, il y aura à ces réunions le chef des crédits de carbone ou le responsable de l'environnement, qui s'assurera que l'entreprise tient compte des considérations environnementales, tout simplement parce que les gens le demanderont.

Le sénateur Sibbeston : Vous supposez que dans chaque secteur industriel, dans chaque entreprise, il sera possible de diminuer les émissions de carbone. Y a-t-il quand même des situations où il est impossible de réduire ces émissions?

M. Mech : Il y en a certainement. Il y a certainement des choses que vous ne pouvez pas changer. Je sais que ce sera plus dur pour certaines industries que pour d'autres, mais tout dépendra, en fait, du niveau auquel le gouvernement fixera le plafond.

We have to ensure that the targets can be met but that they will not be economically crushing. I think you can use cap and trade as a tool to grow the economy, clean up some sectors and not crush the existing industries. It is very important not to crush the existing industries; we cannot do that. We have to grow these things.

I remember talking to someone in the cement industry and they said, "No, we cannot change. Cement simply produces carbon by the way it is. It is a chemical virtue." I also have seen cement that is 10 times stronger, has far better strength properties and sets in a number of minutes. That is a totally new technology that will change the way we do things. I do not think there is any industry that will not be touched by this, but it will be difficult.

Senator St. Germain: So that I understand, you say that governments will set the caps. Will the whole world not do the same thing?

Mr. Mech: I do not know. I am recommending that governments set caps. I am just explaining how this works.

Senator St. Germain: I realize that but you are the expert.

Mr. Mech: I would suggest that governments set caps, absolutely.

The Chair: We will have a question period later so I have been a bit lenient, but where we may not all be following is that it sounds that this was happening; but this is all theoretical, is it not?

For example, let us say that Company A is Air Canada and I am the chief carbon officer and I am on the board. Someone tells us what the standard is, I suppose.

Mr. Mech: Yes.

The Chair: Some oversight body tell us that. Another person tells us how much emissions we are doing. We are in a deficit of X, assuming that there is a standard in place by a credible body — a government or an airline association.

Is that how it works? First of all, carbon emissions are there; we obviously know there are many people emitting too much. However, for the system you are advocating, now you have to find other similar companies to do business with in order to work out the scheme, right?

Mr. Mech: Yes.

The Chair: In other words, I think Senator St. Germain was thinking this is actually happening out there and he wants to know who sets that line.

Mr. Mech: Okay, if that was the question, I am sorry; I misunderstood.

Il faut en effet s'assurer que les cibles sont accessibles, et que cela ne paralyse pas l'entreprise sur le plan financier. Je pense qu'un système de plafonnement et d'échange peut être un outil de croissance pour l'économie, qu'il peut permettre de faire le ménage dans certains secteurs, mais qu'il ne doit surtout pas paralyser les industries existantes. Cela est très important.

Je me souviens d'avoir discuté avec un représentant de l'industrie du ciment, qui me disait : « Non, nous ne pouvons pas changer parce que le ciment produit inévitablement du carbone. C'est comme ça, c'est une réaction chimique. » Il n'empêche que j'ai vu aussi du ciment qui est 10 fois plus résistant, et qui prend en quelques minutes. C'est une technologie révolutionnaire, qui va changer radicalement nos façons de faire. À mon avis, tous les secteurs industriels vont être touchés, et ce ne sera pas facile.

Le sénateur St. Germain : Si je comprends bien, ce sont les gouvernements qui vont fixer le plafond. Tous les gouvernements du monde entier vont-ils fixer le même plafond?

M. Mech : Je n'en sais rien. Je recommande que ce soient les gouvernements qui fixent les plafonds, et j'explique simplement comment ça fonctionne.

Le sénateur St. Germain : Peut-être, mais c'est vous l'expert.

M. Mech : Je recommande que ce soient des gouvernements qui fixent les plafonds, absolument.

Le président : Nous aurons une période de questions tout à l'heure et, jusqu'à présent, j'ai été assez indulgent, mais il y a quelque chose que je ne comprends pas très bien quand vous dites que c'est en préparation; pour l'instant, tout ça est très théorique, n'est-ce pas?

Par exemple, supposons que l'entreprise A soit Air Canada, et que je siège au conseil d'administration à titre de responsable des émissions de carbone. Quelqu'un va nous dire quelle est la norme, je suppose?

M. Mech : Oui.

Le président : C'est un organisme de réglementation qui va nous le dire. Une autre personne va nous dire que nous produisons tant d'émissions et que nous avons un déficit de X, à supposer qu'une norme ait été mise en place par un organisme compétent, le gouvernement ou une association de compagnies aériennes.

Est-ce ainsi que cela va marcher? Au départ, il y a les émissions de carbone, et c'est évident qu'il y a beaucoup de gens qui en produisent trop. Mais pour que le système que vous préconisez fonctionne, il faudra que je trouve d'autres entreprises semblables à la mienne pour faire un échange, c'est cela?

M. Mech : Oui.

Le président : Autrement dit, si j'ai bien compris la question du sénateur St. Germain, il voulait savoir, puisque ça se fait déjà ailleurs, qui fixe le plafond?

M. Mech : Excusez-moi, je n'avais pas bien compris la question.

Yes, it is happening in Europe and it has been for two or three years. When I go to the United States, there are a lot of corporate CEOs who say there is no carbon market or they want it proved to them that this is real. I take out *The Economist*. On the last page, the very last number, bottom right-hand corner, is their global metrics. The most important position on any financial page is the bottom right-hand corner because it gives you the whole picture, which is the price of carbon dioxide in the European Union trading system.

The Chair: What is the date of that issue?

Mr. Mech: It is February 21.

The Chair: What page is that?

Mr. Mech: It is the very last page and very last number before the advertisements, at bottom right-hand corner.

Senator Banks: Is it in that position every week in *The Economist*?

Mr. Mech: It has been reported there for the last three years and this is a multi-billion dollar economy that some people say does not exist. It has been there for a long time and the Europeans are gaining experience day by day on this market and some people do not even know it exists.

Senator Lang: I have done a little bit of reading. It is a relatively new system and has been in place, as you say, for about three years. How does your plan relate to how they do it in Europe? Is this basically following what they do?

Mr. Mech: This is essentially what they do: They have set caps for large industries, they have tested the waters with a limited number of industries and they have expanded that into a second phase. That is essentially what they do.

Senator Lang: I understand they are experiencing some significant problems with the implementation of their plan over there, financial and otherwise. Is that not correct?

Mr. Mech: There are always problems and they are working through the problems one by one. The important thing to note here is the trend toward expansion, not toward stasis or contraction.

The Chair: I now appreciate that we are interfering with your flow of thought. I hope it is not too off-putting for you. Please continue.

Mr. Mech: Thank you very much.

In order to develop a market, one of my points is that governments need to develop reasonable caps so that the caps are not debilitating for some industry or do not cause undue hardship. We have to continue to grow. They have to recognize incentives and credit for early adoption. I know that DuPont is very aggressive in reducing greenhouse gases and they need to get credit for that.

Alors, oui, ça se fait en Europe depuis deux ou trois ans. Quand je vais aux États-Unis, il y a beaucoup de PDG qui me disent qu'il n'existe pas de marché du carbone, ou en tout cas qui demandent des preuves. Je leur montre la revue *The Economist*. À la toute dernière page, en bas à droite, on trouve leurs paramètres mondiaux. Quand vous consultez une page financière, c'est toujours la partie en bas à droite qui est la plus importante car elle donne une vue d'ensemble de la situation, à savoir le prix du dioxyde de carbone dans le système d'échange de l'Union européenne.

Le président : À quand remonte ce numéro?

M. Mech : Au 21 février.

Le président : À quelle page?

M. Mech : C'est à la toute dernière page, le dernier chiffre avant les publicités, en bas à droite.

Le sénateur Banks : Est-ce là qu'on le trouve chaque semaine dans *l'Economist*?

M. Mech : Depuis trois ans, oui. Cela représente une économie de plusieurs milliards de dollars, et certains prétendent qu'elle n'existe pas. Elle existe bel et bien, depuis un certain temps, et les Européens y gagnent chaque jour plus d'expérience, alors que certaines personnes en ignorent l'existence.

Le sénateur Lang : Je me suis un peu documenté sur la question. C'est un système relativement nouveau qui, comme vous l'avez dit, existe depuis environ 3 ans. Le plan que vous avez décrit est-il semblable, pour l'essentiel, à ce que font les Européens?

M. Mech : Ce qu'ils font, pour l'essentiel, c'est qu'ils ont fixé des plafonds pour les grandes industries, pour tester un peu le système, en quelque sorte. Ensuite, ils sont passés à la phase 2 en élargissant la portée du système. Voilà en substance ce qu'ils ont fait.

Le sénateur Lang : J'ai entendu dire que la mise en œuvre de leur plan leur causait de graves problèmes, financiers et autres. Est-ce exact?

M. Mech : Il y a toujours des problèmes qui se posent, et je sais qu'ils les règlent un par un. L'important, c'est la tendance vers l'expansion, et non pas vers la stagnation ou la contraction.

Le président : Je crois que nous vous avons fait perdre le fil de votre exposé, et je vous propose de le poursuivre.

M. Mech : Merci beaucoup.

Pour que le marché puisse se développer, il faut notamment que les gouvernements fixent des plafonds raisonnables, afin de ne pas paralyser une industrie ou lui causer des difficultés considérables. Il faut que la croissance se poursuive. Il faut que les entreprises soient encouragées, par des incitatifs ou des crédits, à adopter le système dès le début. Je sais que la société DuPont est très dynamique sur ce plan-là, et il faut lui en reconnaître les mérites et les crédits.

There needs to be a reasonable tax structure. This is a new commodity and it requires government resources for its implementation. Therefore, the government needs to tax this new commodity.

I think it allows for the introduction of levies on foreign goods that come from the other side of the world, which have a large carbon footprint before they come to Canada or to North America. That would be good for Canadian manufacturing. You do not want Canadian manufacturers competing against people who do not have the same carbon responsibility Canadians would be forced to adhere to. I think that is fairly important. Once again, my message here is jobs and a new sector for a global economy.

The next slide deals with the benefits of cap and trade. It is a new business sector. It uses a new global commodity: A ton of carbon dioxide mitigated in Canada would be the same as a ton of carbon dioxide mitigated in Australia. It creates new knowledge-based, high-paying jobs, offers manageable continued growth and caters to solid environmental stewardship and responsibility. That is what I see from a competently-managed cap and trade system.

From my experiences in Canada, the United States and Europe, early adopters and enthusiasts are moving along. In Canada, I have not been in a boardroom meeting where these questions have not come up relatively quickly, usually within the first five minutes: How many carbon credits do I have? When can you do it? What is it worth?

That is very interesting because, three or four years ago, there was a bit of a song and dance about this carbon market existing in Europe and working. Now it is different. People are getting educated quickly.

Second-stage adopters, I would think, are the United States and they are coming along extremely fast. I was in New York three weeks ago and every single meeting I had was exactly the same. They are very aggressive, asking: Why have you not done it yet and how come he has not been hired? That type of thing. The Americans are learning very fast. We know the Americans are sending envoys over to Europe to learn from their mistakes and they are coming up fast.

The adversaries are still there. Quite a few people still say it is not true; the planet warms up and cools down and it is part of the natural flow of things. However, taking carbon out from underneath a kilometre of stone and dumping it in the atmosphere is just not normal. Any child who conducts a grade 5 science experiment knows that, if you elicit a chemical change, it will have a chemical reaction and things will change. Regardless, the adversaries are there.

In Canada, everybody is asking and everybody wants to know what the next step is. In the United States, everybody is asking and everybody is doing something about it. In Europe, they are doing it and they are very aggressive.

Il faut aussi mettre en place un régime fiscal raisonnable. Il s'agit d'un nouveau produit, qui a besoin des ressources du gouvernement pour s'installer sur le marché. Par conséquent, le gouvernement a besoin de taxer ce nouveau produit.

À mon avis, il faudrait imposer des taxes sur les produits étrangers fabriqués à l'autre bout du monde, dont le bilan carbone est élevé, avant qu'ils n'entrent au Canada ou en Amérique du Nord. Ce serait une bonne chose pour les fabricants canadiens. Il ne faudrait pas que nos fabricants soient obligés de faire concurrence à des gens qui n'ont pas les mêmes obligations que celles auxquelles les Canadiens sont assujettis en matière de carbone. C'est important. J'ai dit, et je le répète, que l'essentiel ici c'est la création d'emplois et la création d'un nouveau secteur de l'économie.

La diapositive suivante porte sur les bienfaits du système de plafonnement et d'échange. Il s'agit d'un nouveau secteur d'activité commerciale, qui utilise un nouveau produit mondial. La réduction d'une tonne de dioxyde de carbone au Canada est équivalente à la réduction d'une tonne de dioxyde de carbone en Australie. Cela crée de nouveaux emplois basés sur le savoir et bien rémunérés, tout en assurant une croissance continue gérable et le respect de nos responsabilités écologiques. Ce sont là les avantages, à mon avis, d'un système de plafonnement et d'échange bien géré.

J'ai constaté, au cours de mes séjours au Canada, aux États-Unis et en Europe, que les pionniers et les enthousiastes avancent bien. Au Canada, il n'est pas une réunion de conseil d'administration où je siège et où ce genre de questions n'est pas soulevé, bien souvent dans les cinq premières minutes : combien de crédits de carbone avons-nous? Quand pouvez-vous le faire? Combien valent-ils?

C'est très intéressant parce que, il y a trois ou quatre ans, on croyait que le marché du carbone en Europe, c'était des histoires qu'on nous racontait. Aujourd'hui, c'est différent, et les gens apprennent vite.

Les États-Unis vont être les prochains, à mon avis, à se lancer dans ce secteur, et ils progressent extrêmement vite. J'étais à New York il y a trois semaines, et à chaque réunion c'était toujours la même chose, ils voulaient savoir pourquoi ce n'était pas encore fait, pourquoi untel n'avait pas encore été embauché, ce genre de questions. Les Américains apprennent très vite, et nous savons qu'ils ont envoyé des émissaires en Europe pour ne pas répéter les erreurs qui ont pu être faites là-bas. Ils vont très vite.

Certes, il y encore des opposants au système, qui prétendent que ce n'est pas vrai, que la planète se réchauffe et se refroidit selon des cycles naturels. Ils trouvent normal d'aller chercher du carbone à 100 km sous terre et de le libérer dans l'atmosphère. Pourtant n'importe quel écolier de 5^e année sait qu'un changement chimique entraîne une réaction chimique. Mais il y en a qui le nient encore.

Au Canada, tout le monde attend de savoir quelle va être la prochaine étape. Aux États-Unis, les gens veulent savoir ce qu'il faut faire. En Europe, ils le font déjà, et de façon très dynamique.

One of my partners in Europe has started to introduce a piece of equipment to Europeans, an advanced lubrication system. He is just having tremendous success in Europe, even in a sector that does not exist, because he is dealing with transportation mobile emission reductions. That sector will not be recognized until 2012 and the Europeans are already starting to take action on it. These are companies like Électricité de France, super-large corporations with tens of thousands of vehicles across the nation.

The next slide is about questions. Before I say that, I will go back to how I opened. The world does look to Canada for solutions. Microsoft came here and did their first buyout. They bought Softimage from a company called McLean Watson from two guys, Loudon McLean Owen and John Eckert, years ago. Microsoft could have gone anywhere else in the world but they came to Canada because we had solutions.

My brother, with Drexan Corporation, is doing the same thing for the tire industry and has run a number of trials through the Freight Sustainability Development Program funded by the government. He is introducing technology that should increase the life of everybody's car tires by 50 per cent.

Maybe that is not such a big deal for individual automobile owners; we can afford that. However, it is huge for the trucking industry, because, right after paying for your drivers or fuel, tires are, I think, number three on the list of expenses.

There are all sorts of corporations moving ahead. Ian MacKinnon at Jomini Environmental is aggressive in this field and making a great living from it.

That is essentially my presentation. I believe cap and trade is one of the solutions; it is not the only solution. I think that, as we look to the future, we will see a blended mix to address climate change and carbon management. I am open to questions.

The Chair: That is very interesting to all of us. I have a long list of questioners.

Senator Mitchell: I will defer. I know there are lots of questions people want to ask. I will let them go and I will jump in later.

Senator Banks: Thank you, Mr. Mech, and thank your sons for putting up with you and all the time that you spend here. Also, please take our thanks to your wife, the unsung hero of the day.

When you were talking about creating a market, you said you have to buyers and sellers. However, there will be no buyers until you have demand. The demand in this equation, I take it, is the result of the establishment of a required cap.

Mr. Mech: Yes.

L'un de mes partenaires en Europe vient de lancer un appareil sur le marché, un système de lubrification avancé. Il a un succès fou, même dans un secteur qui n'existe pas encore, puisque l'appareil concerne les réductions d'émissions dans le domaine des transports. Ce secteur ne sera pas assujéti au système de plafonnement et d'échange avant 2012, mais les Européens commencent déjà à se préparer, notamment des méga-entreprises comme Électricité de France, qui ont des dizaines de milliers de véhicules dans tout le pays.

La diapositive suivante est intitulée « questions ». Avant d'en parler, j'aimerais répéter ce que j'ai dit au début de ma déclaration : le monde entier compte sur le Canada pour trouver des solutions. Microsoft est venu ici pour faire son premier rachat d'entreprise. Ils ont acheté Softimage à la société McLean Watson, qui appartenait à deux types, Loudon McLean Owen et John Eckert, il y a plusieurs années. Microsoft aurait pu aller n'importe où ailleurs dans le monde, mais ils sont venus au Canada parce que nous avions des solutions.

Mon frère, qui travaille à la société Drexan, fait la même chose pour l'industrie du pneu, et il a fait un certain nombre d'essais dans le cadre du Programme de démonstration de transport durable des marchandises. Il est en train de tester une technologie qui devrait prolonger de 50 p. 100 la durée de vie des pneus de toutes les voitures.

Ce n'est peut-être pas grand-chose pour les automobilistes ordinaires, mais c'est énorme pour l'industrie du camionnage, pour qui les pneus représentent le plus gros poste de dépenses, après les salaires des camionneurs et le carburant.

Toutes sortes d'entreprises ont décidé d'embarquer. Par exemple, Ian MacKinnon, chez Jomini Environmental, est très actif dans ce domaine, ce qui lui rapporte pas mal d'argent, d'ailleurs.

J'ai terminé l'exposé que je voulais vous présenter. Je suis convaincu qu'un système de plafonnement et d'échange est une solution, mais ce n'est pas la seule. Je crois qu'avec le temps, des systèmes seront mis au point qui combineront à la fois les changements climatiques et la gestion du carbone. Je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président : Tout cela est très intéressant pour nous. J'ai une longue liste de sénateurs qui veulent poser des questions.

Le sénateur Mitchell : Je prendrai la parole plus tard, car je sais que mes collègues ont beaucoup de questions à poser.

Le sénateur Banks : Merci à vous, monsieur Mech, et merci à vos deux fils de se montrer si patients pendant que vous venez nous parler de ces questions importantes. Transmettez également mes remerciements à votre épouse, qui est un peu l'héroïne méconnue du jour.

Vous parliez tout à l'heure de créer un marché, et qu'il fallait pour cela des acheteurs et des vendeurs. Mais vous n'aurez pas d'acheteurs tant que vous n'aurez pas de demande. Et la demande, dans le scénario qui nous intéresse, est la conséquence de la fixation d'un plafond contraignant.

M. Mech : C'est cela.

Senator Banks: It has to be arbitrary. Therefore, that is the thing which, by itself, creates the demand; have I got that right?

Mr. Mech: That is correct.

Senator Banks: If I am company B who has bought the credit from company A because company A somehow did something, what do I get in the European system as it is now working? Is it a piece of paper, currency or a certificate? Is it numbered, certified or marked by someone to say so?

Mr. Mech: Yes, you get a certificate and it is usually handled by a registry. We have a registry here in Canada managed by the Canadian Standards Association and Trish Chartrand in the CleanProjects Registry. She registers the plan and the third-party validation certificate.

Senator Banks: Is it done by number?

Mr. Mech: She then registers the verification of all those things. Once it is verified, each ton of carbon receives an individual number and, when it is sold from firm A to firm B, the ownership on the registry is changed for those credits.

Senator Banks: It is changed to firm B?

Mr. Mech: That is correct.

Senator Banks: I am from B, so I bought that credit because I needed it. Otherwise I would be in contravention of something or other.

Mr. Mech: That is correct.

Senator Banks: A year later, I fixed my nickel plating plant and I am now, all by myself, below the limit. Can I resell the credit?

Mr. Mech: Yes, as long as you have not used it.

Senator Banks: So I have spent it already?

Mr. Mech: If you did not spend it, you could sell it.

The Chair: Or save it.

Mr. Mech: Yes, or save it.

Senator McCoy: If the carbon credits have been retired, they have been retired and cannot be counted again.

Mr. Mech: That is correct.

Senator McCoy: That is the point you are asking I think, Senator Banks. Mr. Mech's response is correct to the extent that emissions have not been credited against them. If they have, the credits would be officially retired.

Senator Banks: However, if I bought 10 and I find I only need five, I have five left over to sell to someone else.

Mr. Mech: That is right. It is a commodity.

Senator Neufeld: Or if you reduce your emissions through technology, you will get credits — not on the stuff you already spent but the extra credits.

Le sénateur Banks : Il faut que ce soit obligatoire, et c'est ça qui va créer la demande, n'est-ce pas?

M. Mech : C'est exact.

Le sénateur Banks : Si je suis l'entreprise B qui a acheté des crédits à l'entreprise A parce que cette dernière en avait à vendre, qu'est-ce que cela me donne dans le système européen, tel qu'il fonctionne actuellement? Est-ce qu'on me remet un morceau de papier, de l'argent, un certificat? Est-il n°té, certifié ou attesté par quelqu'un?

M. Mech : Oui, vous recevez un certificat qui est généralement inscrit dans un registre. Nous avons un registre au Canada, qui est géré par l'Association canadienne de normalisation; c'est Trish Chartrand qui y enregistre le plan et le certificat de validation d'une tierce partie dans le Registre des GES ÉcoProjets.

Le sénateur Banks : Est-ce que ça marche par n°?

M. Mech : Elle enregistre la vérification, et une fois que c'est fait, elle attribue un n° à chaque tonne de carbone. Quand le crédit d'une tonne de carbone est vendu par l'entreprise A à l'entreprise B, elle change le nom du propriétaire du crédit.

Le sénateur Banks : Le propriétaire devient l'entreprise B?

M. Mech : C'est exact.

Le sénateur Banks : Je suis l'entreprise B, et j'ai acheté ce crédit parce que j'en avais besoin. Sinon, je me serais retrouvé en contravention d'un règlement quelconque.

M. Mech : C'est exact.

Le sénateur Banks : Par la suite, j'apporte des améliorations à mon usine de nickelage, si bien qu'un an plus tard, je me retrouve en dessous du plafond. Est-ce que je peux revendre le crédit?

M. Mech : Oui, du moment que vous ne l'avez pas utilisé.

Le sénateur Banks : Et si je l'ai déjà utilisé?

M. Mech : Si vous ne l'avez pas utilisé, vous pouvez le revendre.

Le président : Ou le conserver.

M. Mech : Bien sûr, vous pouvez le conserver.

Le sénateur McCoy : Si les crédits de carbone ont été utilisés, on ne peut pas les comptabiliser à nouveau.

M. Mech : C'est exact.

Le sénateur McCoy : Je pense que c'est ce que vous vouliez savoir, sénateur Banks. La réponse de M. Mech est exacte dans la mesure où les émissions n'ont pas été produites, sinon, les crédits sont épuisés.

Le sénateur Banks : Mais si j'en achète 10 et que je n'en utilise que cinq, il m'en reste cinq que je peux revendre.

M. Mech : Exactement, c'est un produit comme un autre.

Le sénateur Neufeld : Ou si vous implantez une nouvelle technologie qui vous permet de réduire vos émissions, vous avez droit à des crédits, pas pour les émissions que vous avez déjà produites, mais des crédits supplémentaires.

Senator Banks: I know these things may not yet be known, but do you know about the system that President Obama is proposing in the United States? There are two kinds of systems that can trade credits: There is the mandatory kind that says "you must do this" and then the voluntary kind, which I think we are looking at. Which will the U.S. go with?

Mr. Mech: I have heard rumblings that they are moving toward a cap and trade system. I think the cap and trade system they will use is fairly similar to what the Americans insisted was put in the Kyoto Protocol.

We have to remember that the Americans were the ones who insisted that a trade mechanism be included in the Kyoto Protocol. I like the Americans for this: Trade is something that humans do. We now know that animals use tools but I do not know of any animals that trade. Humans trade; it is part of our human condition. Trade is one thing you can do, even if you do not speak the same language.

Therefore, I like the fact that the U.S. has put trade into the Kyoto Protocol and I think the Americans will adopt a cap and trade system.

To put that in the economy, you do not just dump it: all of a sudden, the whole economy has to do it. You analyse your economy and do what the Europeans did: You go after 15 per cent of the heavy emitters and try X and fix the problems as they come along. Much like flying, the Wright brothers did not invent the F-15 Eagle. They started with a kite with an engine in it. You start slowly.

That leaves areas for voluntary carbon emissions; for entrepreneurs to jump in and say, "I can generate carbon credits over here and I can voluntarily decrease, out of the atmosphere, carbon credits and I can give it to a nickel-plating plant which will have difficulty meeting its cap."

Senator Banks: Sell it to them, you mean.

Mr. Mech: Yes, sell it to them. There is a market. The environmental objective has been met. The nickel plant may feel some pain because they have to buy some, but again we see there is the development of a new market and there is a fulfillment of a need.

Senator Banks: However, the line on the date that it starts, however carefully it is done and taking into account all the things, demands compliance. It is not a voluntary line; it demands compliance, right? It is mandatory.

Mr. Mech: That is correct. In Europe, in order to force corporations that are above the line to comply, I think the penalty is four times the market price on the day of noncompliance.

The Chair: The day of noncompliance or the day you were caught?

Le sénateur Banks : Cela n'a peut-être pas encore été annoncé, mais savez-vous quel système le président Obama va proposer aux États-Unis? Il existe deux systèmes d'échange de crédits : le système obligatoire et le système volontaire, que nous envisageons je crois chez nous. Lequel va choisir le gouvernement américain?

M. Mech : J'ai entendu dire qu'ils allaient adopter un système de plafonnement et d'échange, et je suppose que ce sera un système assez semblable à celui qu'ils ont fait mettre dans le Protocole de Kyoto.

Il ne faut pas oublier que ce sont les Américains qui ont insisté pour qu'un mécanisme d'échange soit inclus dans le Protocole de Kyoto. J'aime bien les Américains quand ils disent que le commerce est une activité humaine. Nous savons que les animaux peuvent utiliser des outils, mais ils ne font pas de commerce, contrairement aux êtres humains, dont c'est une activité intrinsèque. On peut toujours faire du commerce, même quand on ne parle pas la même langue.

Je suis donc ravi que les Américains aient intégré cette notion d'échange dans le Protocole de Kyoto, et je crois qu'ils adopteront un système de plafonnement et d'échange.

L'implantation d'un tel système ne doit pas se faire d'un seul coup, pour l'ensemble de l'activité économique. Il faut d'abord analyser votre économie et voir ce que les Européens ont fait. Vous commencez par l'appliquer à 15 p. 100 des plus gros émetteurs, vous proposez un plafond et ensuite vous réglez les problèmes au fur et à mesure. C'est comme l'aviation. Les frères Wright n'ont pas inventé l'Eagle F-15, ils ont commencé par accrocher un moteur à un cerf-volant. Il faut commencer au début.

De cette façon, il vous reste des secteurs où le système est volontaire, ce qui permet à des entrepreneurs de décider eux-mêmes, volontairement, de diminuer leurs émissions afin d'avoir droit à des crédits de carbone qu'ils pourront donner à une usine de nickelage qui a du mal à respecter le plafond.

Le sénateur Banks : Qu'ils pourront vendre, vous voulez dire.

M. Mech : Oui, qu'ils pourront leur vendre. C'est un marché. L'objectif environnemental est atteint. Ce sera peut-être un peu douloureux pour l'usine de nickelage parce qu'elle devra acheter des crédits, mais cela crée un nouveau marché qui permet de satisfaire un besoin précis.

Le sénateur Banks : Mais à partir du moment où le système est implanté, on a beau faire bien attention à tout prendre en considération, il faut qu'il soit strictement respecté. Ça ne peut pas être volontaire, il faut que ça soit obligatoire?

M. Mech : C'est vrai. En Europe, pour obliger les entreprises qui dépassent le plafond à respecter les conditions, ils imposent une amende correspondant à quatre fois le cours du marché le jour de la violation.

Le président : Le jour de la violation ou le jour où vous vous êtes fait prendre?

Mr. Mech: On the day you have not met your target, you have to pay a penalty which is four times the price.

The Chair: Is it different every day?

Mr. Mech: Yes, but that would force you go and buy on the open market.

Senator Banks: We had that on Kyoto, as well: When we did not meet our target, we had a sanction for that.

When we were looking at this issue a year or two ago, we heard there was a burgeoning carbon trading market in Chicago. Have you ever heard of that? Does it exist? Did it fail?

Mr. Mech: I believe that the Chicago market had some issues to deal with because there was not as much third-party scrutiny as the market would require. That is why I spent some time explaining the ISO process, which has three layers of scrutiny before a carbon credit is developed. Two of them are done by independent third parties in order to add credibility.

I do not believe that exists for Chicago. The Chicago exchange exists, yes.

Senator Neufeld: I am from British Columbia. You are aware of the Western Climate Initiative?

Mr. Mech: Yes, I am.

Senator Neufeld: Four provinces and seven states, encompassing 115 million people, have been working on a cap and trade system now for a number of years. I want to know whether you followed that at all.

Having been involved in the government at the time, I can say that we got involved as a province because, to be perfectly honest, we saw it coming. It is real and we will have to live with it at some point in time and if you do not get at the front of line, you will get whatever the dog leaves you at the end.

The United States is the "elephant." They will do things that would benefit themselves and maybe penalize others — "others" being Canada, even though we are friends. I appreciate that because that is the way business works. Therefore, B.C. wanted to get in at the front.

One thing you did not say, or maybe I missed it, was that you have to identify the source and the number of tonnes for your jurisdiction. For instance, in British Columbia, we identified our greenhouse gas emissions. However, you also have to identify the number of tonnes. That is across Canada and we have that across Canada. I think every province and state has probably done that, from what they emit. From that, you set a hard cap — not an intensity cap but a hard cap — that sets the target.

I agree with you in that you have to figure out where that cap will be and there is no magic in figuring that out other than you do not want to crush the industry or make it so that it is not adhered to.

M. Mech : Le jour où vous n'avez pas respecté votre plafond, vous devez payer une amende correspondant à quatre fois le cours du jour.

Le président : Et ça varie d'un jour à l'autre?

M. Mech : Oui, mais ça vous force à aller sur le marché libre.

Le sénateur Banks : C'était aussi prévu dans Kyoto : si vous ne respectiez pas votre plafond, vous aviez une amende.

Lorsque nous examinions cette question il y a un an ou deux, nous avons entendu dire qu'un marché du carbone était en train d'émerger à Chicago. En avez-vous entendu parler? Existe-t-il ou cela a-t-il été un échec?

M. Mech : Je crois qu'il y ait eu des problèmes parce qu'il n'y avait pas vraiment de vérification par une tierce partie, comme l'exige le marché. C'est pour cela que j'ai bien insisté, tout à l'heure, sur le processus ISO, qui prévoit trois niveaux de vérification avant l'émission d'un crédit de carbone, dont deux par des tierces parties indépendantes, ce qui renforce la crédibilité du système.

Je ne crois pas que ce marché existe à Chicago, mais il y a par contre une bourse d'échange.

Le sénateur Neufeld : Je viens de la Colombie-Britannique et j'aimerais savoir si vous avez entendu parler de la Western Climate Initiative?

M. Mech : Oui.

Le sénateur Neufeld : Quatre provinces et sept États, qui représentent 115 millions d'habitants, travaillent à l'élaboration d'un système de plafonnement et d'échange depuis plusieurs années. J'aimerais savoir si vous êtes au courant?

J'étais au gouvernement à l'époque, et je peux vous dire que, si ma province a embarqué, c'est qu'elle sentait bien qu'il fallait faire quelque chose. Et dans ces cas-là, il faut être parmi les premiers, sinon il ne vous restera que des miettes.

Les États-Unis sont un éléphant : ils agissent dans leur intérêt, même si ça pénalise les autres, et les autres, cela inclut le Canada, même si nous sommes des amis. Je n'ai rien à redire à cela, car c'est comme ça qu'on fait des affaires. Bref, la Colombie-Britannique voulait être parmi les premiers.

Il y a une chose que vous n'avez pas dite, ou je l'ai peut-être ratée. Je veux parler de la nécessité d'identifier la source et le nombre de tonnes pour votre juridiction. Par exemple, en Colombie-Britannique, nous avons identifié nos émissions de gaz à effet de serre. Mais il faut aussi identifier le nombre de tonnes, à l'échelle du Canada. Je suppose que chaque province et chaque État l'ont fait, à partir de leurs quantités d'émissions. À partir de là, il faut fixer un « plafond absolu », pas un plafond d'intensité, pour établir une cible.

Certes, vous l'avez dit, l'important est de savoir où fixer ce plafond, et il n'y a pas de chiffre magique. Vous ne voulez pas paralyser l'industrie et vous voulez que ce soit un plafond réaliste pour que les gens le respectent.

In your looking around, what system would you recommend in actually allocating those credits? Would you have a government or other entity allocate those credits, or would it be done by auction? I am not exactly sure how Europe did it. How did they do it and, as a government or entity, how do you feel about giving out X number of credits to each type of industry?

Mr. Mech: I believe Europe identified the carbon intensity of their heavy emitters, allocated them carbon emission rights and then cranked it down. They cranked it down once and said, "There it is. Off you go."

I think it was fairly successful; it was a bit of a boom time and people sold credits and made lots of money. I think some people retired but did not exactly address the problem and they came back and said, "We want you to change the cap" and the European Union said, "No, we are not changing the cap." I believe everybody has bellied up to the bar. It is not easy but they met things.

To answer your first question, I do know about the WCI. I made a submission through Drexan Corporation to the Pacific Carbon Trust. There were 27 formal submissions, four of which were accepted and we were number 3. I know that one group has dropped out since. Therefore, I am very familiar with that situation and congratulations to B.C. for making a big step.

Senator Neufeld: Pacific Carbon Trust is still part of its development; it has not yet been fully put into place.

We have also put into place a carbon-neutral tax. I want to understand your view on this. We actually tax all carbon, at source. That means that, wherever you burn it, CO₂ needs to be dealt with. If you manufacture it at a plant, they have to deal with but, if you use natural gas in your home heating, the CO₂ is created at your burner tip. Therefore, we tax it there. However, it is revenue neutral to government through corporate, personal and small business tax reductions.

I am not familiar with whether that happens in Europe. We should be clear: Not all of Europe is in the EU carbon trading system.

Mr. Mech: I am not sure. I am not a big fan of taxes because, I think, if you set up a cap and trade system or something similar, there is more opportunity for growth and that the government would be able to tax as they grow different sectors of the economy. Then again, I also think that, in the future, we should have a blended approach to this, such as partial cap and trade, partial something else and a little bit of tax — that kind of thing — to encourage people to make the change.

Senator Neufeld: For the large polluters, it is envisioned to have cap and trade. However, one needs a carbon tax for the rest because you miss a whole bunch unless you are advocating just heavy emitters. Maybe that would be a good question. Are you

Compte tenu de vos expériences diverses, quel système nous recommanderiez-vous pour l'allocation des crédits? Est-il préférable que ce soit un gouvernement ou une entité quelconque qui alloue ces crédits, ou que cela se fasse au moyen d'enchères? Je ne sais pas exactement comment ils l'ont fait en Europe. Pourrait-on allouer un nombre X de crédits à chaque type d'industrie?

M. Mech : Je crois qu'en Europe, ils ont calculé l'intensité de carbone de leurs gros émetteurs, leur ont alloué des droits d'émissions de carbone, ont ajusté le niveau à la baisse une fois et ont finalement donné le signal du départ.

Ça marche bien; il y a eu une période d'euphorie pendant laquelle des gens ont vendu des crédits et ont fait beaucoup d'argent. Je crois qu'il y en a qui ont essayé de réduire leurs émissions, mais en vain, et qu'ils ont demandé à l'Union européenne de modifier le plafond, mais que celle-ci a refusé. Finalement, je crois que tout le monde s'est efforcé de s'adapter, même si cela n'a pas toujours été facile.

Pour répondre à votre première question, je vous dirais que oui, j'ai entendu parler de la WCI. J'ai présenté un mémoire au Pacific Carbon Trust, au nom de la société Drexan. Sur les 27 mémoires qu'il a reçus, il en a accepté quatre, et nous étions le troisième. Je sais qu'un groupe s'est retiré depuis. Je suis donc très au courant de ce qui s'y passe, et je félicite la Colombie-Britannique d'avoir fait un grand pas en avant.

Le sénateur Neufeld : Le Pacific Carbon Trust fait partie de toute cette initiative, et il n'est pas encore pleinement opérationnel.

Nous avons également instauré une taxe neutre en carbone. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. En fait, nous taxons tout le carbone, à la source. Cela signifie que, quel que soit le lieu de la combustion, le dioxyde de carbone est pris en compte. Ce peut-être à l'usine même, ou bien dans les logements, si vous vous chauffez au gaz naturel, car le dioxyde de carbone se forme à la sortie du brûleur. Cela ne change rien aux recettes fiscales du gouvernement, en raison des réductions d'impôts qui sont consenties aux sociétés, aux particuliers et aux petites entreprises.

Je ne sais pas si c'est ce qui se fait en Europe. Qu'il soit bien clair que les États européens n'ont pas tous adhéré au système d'échange de crédits de carbone.

M. Mech : Je ne suis pas sûr. Je ne suis pas un grand partisan de l'impôt, car un système de plafonnement et d'échange ou quelque chose du genre vous laisse un plus grand potentiel de croissance, et le gouvernement peut ensuite taxer ce secteur comme il taxe d'autres secteurs de l'économie. Je pense que nous devrions avoir une approche hybride : un peu de plafonnement et d'échange, un peu d'autre chose, et un tout petit peu d'impôts, afin d'encourager les gens à faire le changement.

Le sénateur Neufeld : Pour les gros pollueurs, on envisage un système de plafonnement et d'échange. Mais il faut une taxe sur le carbone pour les autres, parce que, si vous visez exclusivement les gros émetteurs, vous laissez de côté une

advocating just heavy emitters in a cap and trade or does everyone have to pay a bit to reduce CO₂?

Mr. Mech: I think the best thing is to take small steps toward a hard cap. Therefore, maybe it is not everybody at the start. Getting towards that hard cap is a question for government and not for me. I do not know.

Senator Neufeld: You are waffling a bit on me so I will let you go. Maybe you and I will have a little chat later on about that. I would have liked to hear what you would say about large emitters and vehicles. Vehicles are another good example. Everybody who fills up their gas tank is emitting CO₂. You are saying you actually hit the large emitters such as the refineries — and they create a certain amount of CO₂ in making gasoline and diesel — but it is the end user who also contributes to CO₂ emissions.

Mr. Mech: Regarding vehicles, earlier on, I tried to introduce the concept of a significant economic volume. An average vehicle driven in Canada produces about four tons of carbon dioxide a year. Paying 100 per cent carbon tax on that it is \$40; it is not that much. However, you could go to a large automobile manufacturer and say, “We will give you the benefit of 100 per cent of the carbon tax if we set your cap here and if, you get under it, you can sell your carbon credits on the open market.”

If they are producing 1 million vehicles a year, that becomes a significant amount of money for them. Let us remember that this is contribution margin money; in other words, they would have to make 10 to 20 times of that amount on the open market in order to get that amount of spending.

I would think that you do not tax the end user but you task the manufacturer and give them the benefit of the carbon credit — give them a bonus. As a government, where do you place this significant economic volume of carbon credits to encourage people to move in the right direction? How do you instil a change in the behaviour, yet deliver the same amount of performance, the same standard of living and so on? That is where I think the government should be focusing. I think tax is a bit punitive.

Senator Neufeld: I have a quick last question. I have lots of questions for you because you are waffling a little bit and I can tell where you are coming from now. The U.S. has said that, by 2012, they will have a cap and trade system in. Do you believe that? I know the U.S. has done a tremendous amount of work. Even though they opposed Kyoto and those kinds of things, they still did a lot of work but this is a pretty complex thing. This is a “yes” or “no.” Do you think they can have cap and trade in place by 2012?

Mr. Mech: Do I think they can or do I think they will?

grande partie du problème. C’est peut-être une bonne question. Recommandez-vous de n’imposer le système de plafonnement et d’échange qu’aux gros émetteurs, ou tout le monde doit-il contribuer à la réduction du CO₂?

M. Mech : À mon avis, la meilleure solution est d’avancer progressivement vers l’imposition d’un plafond absolu. Par conséquent, il ne faudra peut-être pas l’imposer à tout le monde, au début. C’est au gouvernement d’en décider, pas à moi.

Le sénateur Neufeld : Vous parlez beaucoup, mais je ne vais pas insister. Nous en reparlerons peut-être tous les deux en privé tout à l’heure. J’aimerais savoir ce que vous avez à dire sur les gros émetteurs et sur les véhicules. Les véhicules sont un autre bon exemple, car chaque fois qu’on fait le plein, on émet du CO₂. Vous avez dit que vous visez les gros émetteurs comme les raffineries, et c’est sûr qu’elles produisent une certaine quantité de CO₂ pour fabriquer de l’essence et du diesel, mais il ne faut pas oublier que l’utilisateur final contribue, lui aussi, aux émissions de CO₂.

M. Mech : En ce qui concerne les véhicules, j’ai essayé, tout à l’heure, de parler du concept de « volume économique important ». Un véhicule au Canada produit en moyenne quatre tonnes de dioxyde de carbone par an. Si on imposait une taxe sur le carbone de 100 p. 100, cela représenterait 40 \$. Ce n’est pas grand-chose. Par contre, vous pouvez dire à un gros fabricant automobile : « nous vous donnons le produit de la taxe sur le carbone mais nous fixons le plafond à tel niveau, et si vous restez en dessous, vous pourrez revendre vos crédits de carbone sur le marché libre ».

Si ce fabricant produit un million de véhicules par an, cela représente une coquette somme. Mais n’oubliez pas qu’il faudra qu’il fasse 10 ou 20 fois ce montant sur le marché libre pour y avoir droit.

À mon avis, il vaut mieux ne pas taxer l’utilisateur final mais taxer le fabricant et donner à ce dernier le produit de la taxe sur le carbone, en guise de prime. Un gouvernement se doit d’encourager les gens à aller dans la bonne direction, et la question est de savoir comment le faire. Il faut les inciter à changer de comportement tout en conservant la même performance, le même niveau de vie, et cetera. C’est ça le rôle du gouvernement, plutôt que d’imposer des taxes, qui me paraissent un peu punitives.

Le sénateur Neufeld : J’aimerais poser rapidement une dernière question. En fait, j’en ai beaucoup à vous poser, car vous parlez beaucoup, mais je comprends pourquoi maintenant. Les États-Unis ont annoncé leur intention de mettre en place un système de plafonnement et d’échange d’ici à 2012. Y croyez-vous? Je sais qu’ils ont beaucoup étudié la question, même s’ils s’étaient opposés à Kyoto. Répondez-moi par oui ou par non. Pensez-vous qu’ils sont capables d’avoir un système en place d’ici à 2012?

M. Mech : Vous voulez savoir si je pense qu’ils sont capables ou si je pense qu’ils auront un système en place?

Senator Neufeld: Will. Will Obama meet what he said he will do?

The Chair: What was your answer?

Mr. Mech: One second here. I have not answered yet. Can I call a friend?

Senator Neufeld: After the show.

Mr. Mech: I think he will do it. I do. It will be messy, but I think he will do it.

Senator Neufeld: If he does, it will be a botched up mess.

The Chair: Senator Milne, are you ready to cap and trade?

Senator Milne: No. I think Mr. Mech agrees with you that it will be a botched up mess, but he will do it.

Mr. Mech, you said that they are moving to the second phase in Europe. Are they moving from certain specific large emitters to a larger group of large emitters, or to smaller emitters in certain industries?

Mr. Mech: I believe that they are moving to their second group of medium-large emitters.

Senator Milne: What will happen to us here in Canada if we do not move in this direction but the U.S. does and Mr. Obama has this cap in place by 2012? Will we be forced to follow their system, or will we be left behind to smother in our carbon?

Mr. Mech: I have heard this before from other senators: That we can either swim in front of the wave and surf down the front of it, or we can try to swim up the back of the wave and try to catch up and swim over the top, which will be very difficult. If the U.S. has a system and we are not in front of them, then I think it will be fairly difficult for Canada, as a whole.

I have heard, in Europe, governments say that they will impose carbon taxes on countries that do not have the same stringent level of activity in the carbon market as they do.

Senator Milne: That would be carbon taxes on imports?

Mr. Mech: On imports. I believe the World Trade Organization mechanisms allow for those kinds of attacks in order to level the playing field. I have not studied it, but that is what I heard in the hallways in Europe.

Senator Milne: When you began, you said that cap is based on time. What did you mean?

Mr. Mech: A cap is based on time. In other words, you can set a cap. Suppose everybody has achieved the cap, say in five years time, even the aluminum smelting industry which found it difficult in the beginning, because it has found new technologies, et cetera. Then, at that time, you move the cap down again in order to encourage the next level of change and keep that part of the economy going. We are developing a whole new industry and a whole new group of professionals to measure carbon dioxide, grade plans, validate them and verify them, and a whole new set of legal professionals to identify ownership issues and a trading

Le sénateur Neufeld : Qu'ils auront un système en place. Obama va-t-il tenir sa promesse?

Le président : Qu'avez-vous répondu?

M. Mech : Un instant, je n'ai pas encore répondu. Puis-je appeler un ami?

Le sénateur Neufeld : Plus tard.

M. Mech : Je pense qu'il tiendra sa promesse. Ça ne sera pas facile, mais je pense qu'il la tiendra.

Le sénateur Neufeld : S'il le fait, ce sera la pagaille.

Le président : Sénateur Milne, êtes-vous prête à vous lancer?

Le sénateur Milne : Non. Je crois que M. Mech pense comme vous que ce sera la pagaille, mais qu'il le fera quand même.

Monsieur Mech, vous avez dit qu'ils en étaient à la phase 2 en Europe. Cela signifie-t-il que, d'un petit nombre de gros émetteurs, ils vont passer à un plus grand nombre de gros émetteurs ou bien qu'ils vont inclure de petits émetteurs de certaines industries?

M. Mech : Je crois qu'ils passent maintenant au deuxième groupe d'émetteurs de moyenne et grande taille.

Le sénateur Milne : Que se passera-t-il chez nous si nous n'allons pas dans cette direction mais que les États-Unis et Obama implantent un système de plafonnement et d'échange d'ici à 2012? Serons-nous forcés de nous adapter à leur système, ou nous laissera-t-on mariner dans nos effluves de carbone?

M. Mech : J'ai déjà entendu ça d'autres sénateurs. Nous pouvons soit surfer sur la vague et rester à l'avant, soit essayer de la prendre de front et de remonter ensuite à la surface, mais ce sera très difficile. Si les États-Unis implantent un système et que nous ne l'avons pas fait avant eux, je pense que la situation sera alors très difficile pour le Canada.

J'ai entendu dire, en Europe, que les gouvernements ont l'intention d'imposer des taxes sur le carbone aux pays qui n'ont pas des systèmes de crédits de carbone aussi stricts que les leurs.

Le sénateur Milne : Vous voulez parler de taxes sur le carbone pour les importations?

M. Mech : Oui. Je crois que l'Organisation mondiale du commerce autorise ce genre de représailles, dans le but d'assurer des règles du jeu équitables. Je n'ai pas étudié la question, mais c'est ce que j'ai entendu dans les antichambres.

Le sénateur Milne : Au début, vous avez dit que le plafond est établi pour un délai donné. Que voulez-vous dire?

M. Mech : Cela veut dire que, si vous fixez un plafond et que tout le monde l'atteint dans les cinq ans, y compris les alumineries qui trouvaient cela difficile au départ mais qui ont trouvé de nouvelles technologies entre-temps... À ce moment-là, vous abaissez votre plafond afin d'encourager d'autres changements, tout en permettant à l'industrie de poursuivre ses activités. Nous sommes en train de créer tout un nouveau secteur industriel, avec des professionnels qui vont mesurer le dioxyde de carbone, rédiger des plans, les valider et les vérifier, et d'autres professionnels juridiques qui vont s'occuper des droits de propriété, des

mechanism, et cetera. Once you achieve the cap, you move the cap down again to keep everyone employed and to keep that new business sector growing.

I am holding up a copy of *The Economist* here. We see papers and news journals talking about people being laid off and out of work. Cap and trade provides a tremendous opportunity for some controlled growth and some controlled knowledge-based economic development.

Senator Peterson: Do these validators and verifiers exist now?

Mr. Mech: Yes.

Senator Peterson: Are they all trained?

Mr. Mech: Some of them are trained. The training courses are run by the Canadian Standards Association. It is a formal course with formal examinations, and people do fail.

Senator Peterson: This would have to be an integrated carbon system for North America. I do not think one country can operate separate from another. How difficult will it be to establish these limits? It seems to me that it is pretty subjective. There will be lots of lobbying, and everyone will have their pet idea about why I should not be in or should be a little lower. Who will do all that? Is that governments or is it the experts?

Mr. Mech: It would be a mixture of experts and governments.

Senator Peterson: I am from Saskatchewan, and we have coal-fired generating plants. You cannot shut them down or cut them back. They are saying that they know there will be penalties, but they do not want to send the money off someplace out there. They say they will keep it in Saskatchewan and put it into research. Is this realistic?

Mr. Mech: I am not so sure of the regional issues here. Could you rephrase the question, please?

Senator Peterson: We cannot shut down the coal-fired generating plants because they generate all the electricity in the province. There is no hydro. These are large emitters. They know that if they joined in, they would be shipping money off somewhere because they will be the ones way above this line that you are talking about. They say, "We do not want to send that money somewhere else; we will pay it to ourselves, and we will put it into research in Saskatchewan to hopefully deal with the emissions from coal-fired generating plants, which will be there forever or until we get a nuclear plant." Does that make sense?

Mr. Mech: Yes, that makes sense. It becomes the responsibility of governments to establish caps but not to cripple industries. If establishing a cap on a coal-fired generating station in Saskatchewan specifically would cripple the province of Saskatchewan, you cannot do that. However, you can establish a target and say, "Okay, Saskatchewan, you have this much time to achieve that, and you have to show progress towards a goal." I think that is reasonable. There is talk of clean coal technology. I know that there are ways of getting rid of carbon dioxide in some

mécanismes d'échange, et cetera. Une fois que tout le monde respecte le plafond, vous l'abaissez pour que tout le monde garde son emploi et pour que ce secteur continue de se développer.

J'ai ici un exemplaire de la revue *The Economist*. Dans les journaux, on parle de tous ceux qui perdent leur emploi, mais le système de plafonnement et d'échange présente un grand potentiel de croissance contrôlée et de création d'emplois basés sur le savoir.

Le sénateur Peterson : Ces validateurs et ces vérificateurs existent-ils déjà maintenant?

M. Mech : Oui.

Le sénateur Peterson : Ont-ils tous reçu une formation?

M. Mech : Certains, oui. Les cours de formation sont organisés par l'Association canadienne de normalisation. C'est un programme officiel, avec des examens officiels, et il y en a qui échouent.

Le sénateur Peterson : Si un système de crédits de carbone est implanté en Amérique du Nord, il faut que les deux pays y soient intégrés. Sera-t-il difficile de fixer des plafonds? Il me semble que c'est assez subjectif. Il y aura donc beaucoup de lobbying, et chacun rivalisera d'arguments pour ne pas être assujéti au plafond ou pour que ce plafond soit plus bas. Qui devrait s'en occuper? Les gouvernements ou les experts?

M. Mech : Les deux, à mon avis.

Le sénateur Peterson : Je viens de la Saskatchewan, et nous avons là-bas des centrales électriques alimentées au charbon. Vous ne pouvez pas les fermer ou réduire la production. Ils disent que, même s'ils doivent payer des amendes, ils préfèrent garder l'argent en Saskatchewan et le consacrer à la recherche. Est-ce réaliste?

M. Mech : Je ne suis pas très au courant des problèmes de la région. Pourriez-vous reformuler votre question?

Le sénateur Peterson : Nous ne pouvons pas fermer les centrales électriques alimentées au charbon parce qu'elles approvisionnent la province en électricité. Nous n'avons pas d'énergie hydroélectrique. Ces centrales sont de gros émetteurs. Elles savent que, si elles embarquent dans le système, elles seront obligées de payer parce que leurs émissions dépasseront largement les plafonds dont vous parlez. Plutôt que de payer des amendes, elles préfèrent garder cet argent pour le consacrer à des travaux de recherche, en Saskatchewan, dans le but de trouver une solution aux émissions qu'elles produisent. Elles se disent qu'elles sont là pour le long terme, ou tout au moins jusqu'à ce que nous ayons des centrales nucléaires. Cela vous paraît-il réaliste?

M. Mech : Oui. Le gouvernement a la responsabilité de fixer un plafond, mais il ne doit pas, ce faisant, paralyser une industrie. Si l'imposition d'un plafond à une centrale électrique alimentée au charbon paralyse la province de la Saskatchewan, il ne faut pas le faire. Par contre, vous pouvez fixer une cible et dire à la province qu'elle dispose de tel délai pour faire des progrès vers l'atteinte de cette cible. Je pense que c'est raisonnable. Je crois qu'il existe une technologie pour du charbon propre, et qu'il est possible d'éliminer le dioxyde de carbone de certains gisements, entre

geological deposits, et cetera. I know that Saskatchewan has lots of natural gas, and moving from coal to natural gas decreases greenhouse gases. There are different options.

The most important thing to do right now is to get it on the agenda so that it is discussed all the time and it becomes a line item and people are given action items to go and find solutions.

Senator Lang: First, I want to say that I enjoyed your presentation. I could actually understand it, I think. You did very well.

I want to get something clear. Is a carbon offset another way of saying a credit?

Mr. Mech: That is correct, yes.

Senator Lang: I was not clear on that.

Second, I understand you are involved in a voluntary market.

Mr. Mech: Yes.

Senator Lang: Perhaps you could tell me why there is a voluntary market. If no one is requiring anyone to do anything, then why would I, as a company, be involved in a voluntary market, and who would I pay?

Mr. Mech: There are individuals who are looking to the future. They think that carbon dioxide credits will have more value in the future than they have today. For instance, in the system I just described, if a validator looked at a technology and validated that technology and sold four of those credits, then someone took the risk of buying those credits before they were actually achieved. You have a plan, it is validated, and then the plan is being implemented and someone buys it. As those credits are achieved, they increase in value because the risk is being retired. They are no longer in the future but are being achieved. As they become achieved, the value jumps tremendously, 50 per cent or 60 per cent.

Senator Lang: If someone will buy them.

Mr. Mech: People are actually doing this, especially in the United States.

Senator Lang: I want to follow that through. What we are doing is very speculative at this stage. If I am a buyer and I buy those four credits, then I am hoping that the government will come in and set a cap. The government would have to do that. Senator Banks then has to buy my four credits because it is worth his while, but I got it at a bargain basement price and he will pay a premium; is that right?

Mr. Mech: Yes, he will pay a premium because the credits that you bought, which had risk associated with them because they had not been achieved yet, have probably been achieved by the time you sell them to Saskatchewan, which needs the credits because they are still working on their coal development projects.

Senator Lang: My next question is broader. Not unlike what is happening in the debate in the United States, what are the economic consequences to your general economy? Senator Peterson touched on that. With your coal power plants, the

autres. Je sais que la Saskatchewan a beaucoup de gaz naturel, et qu'en passant du charbon au gaz naturel, on diminue beaucoup les émissions de gaz à effet de serre. Il y a différentes options.

Le plus important, pour l'instant, c'est d'en discuter régulièrement afin que cela fasse partie du discours quotidien, et que les gens se mettent à chercher des solutions.

Le sénateur Lang : Permettez-moi tout d'abord de vous dire que j'ai beaucoup aimé votre exposé. En tout cas, j'ai pu vous suivre car vous avez été clair.

J'aimerais toutefois savoir si un crédit compensatoire est la même chose qu'un crédit de carbone?

M. Mech : Oui, c'est la même chose.

Le sénateur Lang : Je n'étais pas sûr.

Deuxièmement, je crois que vous participez à un marché volontaire.

M. Mech : Oui.

Le sénateur Lang : Pouvez-vous m'expliquer comment fonctionne un marché volontaire? Si personne n'est obligé de faire quoi que ce soit, qu'est-ce qui motive une entreprise à participer à un tel système, et à payer?

M. Mech : Il y a des gens qui pensent à l'avenir, et qui croient que les crédits de dioxyde de carbone vaudront plus dans quelques années que maintenant. Par exemple, dans le système que j'ai décrit, si un validateur valide une technologie donnée et met en vente quatre crédits, quelqu'un achète ces crédits avant qu'ils ne soient concrétisés. Le plan a été rédigé, validé, mis en œuvre, et quelqu'un achète les crédits. Au fur et à mesure que les crédits se concrétisent, leur valeur augmente parce que les risques diminuent. Autrement dit, les crédits ne sont plus potentiels puisqu'ils sont en cours de réalisation. Dès qu'ils se concrétisent, leur valeur augmente considérablement, de 50 ou 60 p. 100.

Le sénateur Lang : À condition qu'il y ait un acheteur.

M. Mech : Il y en a, surtout aux États-Unis.

Le sénateur Lang : J'aimerais insister davantage. Pour l'instant, tout ce que nous disons est très hypothétique. Si je suis acheteur et que j'achète quatre crédits, c'est parce que j'espère que le gouvernement va finir par imposer un système de plafonnement et d'échange. Le sénateur Banks m'achète ensuite mes quatre crédits parce qu'il en a besoin, mais comme je les ai eus à un prix défiant toute concurrence, je vais lui faire payer une prime. C'est bien ça?

M. Mech : Oui, parce que lorsque vous les avez achetés, ces crédits comportaient des risques, mais que ce ne sera probablement plus le cas lorsque vous les vendrez à la Saskatchewan, qui en a besoin pour ses centrales alimentées au charbon.

Le sénateur Lang : J'aimerais maintenant poser une question plus générale. Cela va sans doute être aussi le cas aux États-Unis, mais quelles vont être les conséquences d'un tel système pour l'ensemble de notre économie? Le sénateur Peterson y a fait

reality of it is that the company may pay for the credits or whatever they are, but the fact is, the consumer will pay. That means prices will go up.

Senator Banks: Yes, that is right.

Senator Lang: That is my question to someone like you. You are saying that there are new jobs, new industry and new technology. The reality of it is, however, that, in this case, every Canadian will pay for it. You will not see it initially because it will be the big polluters. They will pass that on, but that may be insignificant as we start. However, as it broadens, there will be a major shift in the economy and a major cost to the economy. One can argue whether or not it is justified, but the fact is that things will cost more. Is that true, yes or no, and in Europe, what has been the financial consequences so far in the three or four years that they have been in business?

Mr. Mech: I do not know exactly the financial consequences of what is going on in Europe, but I do know there is a multi-billion dollar market where none existed before.

We have to look to the future. We cannot do things the same way we have done them for decades. Over the past couple of days, we have seen President Obama look at the automotive industry and say, "Listen, you cannot do the same old thing anymore." He needs to see something different in order for that industry to survive and service the population. Right now, they are doing the same old thing, and it is not good enough. We have to look to the future, and we have to look to doing things differently and growing the economy.

You talked about cost. One person's cost is another person's revenue. I always use the Wayne Gretzky analogy: it even works in India. Wayne Gretzky became an excellent hockey player because he went to where the puck was going, not to where it was. If you watched Gretzky play, he would go and stand somewhere on the ice, and the puck would pop out and he would skate down the ice and throw it in the net. He would watch the flow of what was going on and gauge the game and say, "Here is where the puck will go." He would go stand there and pick it up and do his thing.

We have to look at the economy in the same way. Where is the world going? If you hear rumblings from other countries saying that they will put a carbon tax on you because you have a fairly carbon-intensive process, that is something to worry about. As managers of the economy, we have to look for it and say, "We have to take this into account and start to address it now." The last thing you want is to have it blindside you from the side.

I think the trend in the world is towards carbon emission controls of some sort. We tested the water with Kyoto, and people did not really like it, but the issue has not gone away. The issue is here to stay, and we are suffering from global warming. We can

allusion tout à l'heure, lorsqu'il parlait des centrales électriques alimentées au charbon. Le fait est que les entreprises vont peut-être devoir payer pour acheter des crédits, mais elles vont répercuter ces coûts sur les consommateurs. Autrement dit, les prix vont augmenter.

Le sénateur Banks : C'est vrai.

Le sénateur Lang : Voici donc la question que je veux vous poser. Vous dites que cela va créer des emplois, une nouvelle industrie et de nouvelles technologies. Mais en fait, tous les Canadiens vont payer pour ça. Au début, vous ne vous en rendrez pas compte parce que ce sont les gros émetteurs qui paieront. Mais ensuite, ils répercuteront les coûts sur les consommateurs. Avec le temps, cela se traduira par un coût important pour l'économie. Que ce soit justifié ou non, le fait est que tout coûtera plus cher. Ai-je raison? En Europe, quelles ont été les conséquences financières de ce système, depuis trois ou quatre ans qu'il est en place?

M. Mech : Je ne sais pas exactement quelles sont les conséquences financières du système qui est appliqué en Europe, mais je peux vous dire qu'il existe là-bas un marché de plusieurs milliards de dollars qui n'existait pas auparavant.

Il faut regarder vers l'avenir. Nous ne pouvons plus continuer de faire les choses comme nous les faisons depuis des décennies. Au cours des derniers jours, nous avons vu le président Obama dire aux fabricants automobiles qu'ils ne pouvaient plus continuer à faire les choses comme avant. Il veut que cette industrie fasse les choses différemment pour qu'elle puisse survivre et servir la population. À l'heure actuelle, cette industrie se contente de faire les choses comme elle les faisait avant, et ça ne marche plus. Il faut regarder vers l'avenir, et envisager de faire les choses différemment pour assurer l'expansion de notre économie.

Vous avez parlé de coûts. Ce qui est un coût pour une personne est un revenu pour une autre. J'emploie toujours la métaphore de Wayne Gretzky, elle marche même en Inde. Wayne Gretzky est devenu un excellent joueur de hockey parce qu'il se dirigeait vers l'endroit où le palet allait atterrir, et non là où il était. Si vous avez déjà regardé Gretzky jouer, vous avez vu comment il observe attentivement le palet, et comment il bondit soudainement sur la glace pour aller l'intercepter et le lancer dans le filet. Il regarde le jeu se dérouler sous ses yeux, et tout d'un coup il se dit : « c'est là que le palet va aller ». C'est à ce moment-là qu'il bondit pour aller l'intercepter et le lancer dans le filet.

En économie, c'est la même chose. Où va le monde? Si vous entendez des pays dire qu'ils vont vous imposer une taxe sur le carbone parce que vous utilisez des procédés à fortes émissions de carbone, il y a de quoi s'inquiéter. À titre de responsables de l'économie, vous devez en tenir compte et commencer à prendre des mesures. Il ne faut surtout pas faire semblant de ne pas savoir.

Je pense que, dans le monde entier, on se dirige de plus en plus vers l'instauration de contrôles des émissions de carbone. On en a eu un avant-goût avec Kyoto, et les gens n'ont pas trop aimé, mais le problème est toujours là. Nous subissons les conséquences

see it. Everyone in this room is old enough to actually have seen climate change. It is not going away. It will gather speed. We have to address it.

One person's cost is another person's revenue. Let us get in front of the wave and not swim up the back of it. I am afraid we will be told what to do as opposed to doing what Canadians do, which is develop technologies and develop demands for our intellectual horsepower, and helping the world do what they do.

Senator Lang: It would be very difficult to sell global warming back home this past winter and summer.

Senator Banks: It is climate change.

Senator Lang: It is climate change, but it is going the other way.

I am not disagreeing in part with what you have said, but I do question — and I think it is a fair question and should not be dismissed — the projected economic implications of doing this. I am not saying that there should not be change, but we should have a pretty good idea of what the effect will be. Will it put that coal plant out of business? If it is, that is fine, but we should know it. I am using that example, but it may be a chemical plant that now, all of a sudden, has been priced out of the marketplace so they cannot sell. I will not buy whatever they are producing. If you are going down this road, you better have a good sense of what will happen, or as best you can.

Senator Milne: We also must think about whether your exports will be accepted into the United States. If they go this way, we will be up the creek without a paddle.

Senator Mitchell: There has been lots of food for thought. I appreciate what you have been saying.

There have been some comments about the economic impact. I remember during the election a truck driver phoning in to Stéphane Dion who was defending his policy. The truck driver said, "Well, I have done everything I can possibly to lower my gas mileage. If I get two or three cents a litre, I am done. I will never be able to keep my business going." I said to myself, how do you think you will keep your business going when oil is at \$250 a barrel? It will not be a couple of pennies. You will look back and say that we should have taken some time back in 2006 or 2008 or before to have figured this out.

We argue that we cannot start — we do not, but others do — before India or China. We cannot start before the U.S. because there would be no point. I say, "Wait a minute. I want to start before all of them, just like Europe, because they will be in a position to sell all this technology and all these credits to all these other companies when we start saying that we will not buy their washing machines. We will put a tax on you, China, because what you are doing is so terrible." I do not want to wait. I want to be on the front of the wave.

du réchauffement climatique. Tout le monde ici dans cette salle est assez vieux pour avoir constaté les conséquences du réchauffement climatique. C'est un problème qui, loin de disparaître, va s'aggraver. Il faut donc s'y attaquer.

Encore une fois, ce qui est un coût pour une personne est un revenu pour une autre. Mieux vaut surfer sur la vague que de devoir l'affronter par en dessous. Si nous ne faisons rien, d'autres nous dicteront ce qu'il faut faire, et il vaut mieux que ce soient des Canadiens qui développent les technologies dont nous avons besoin.

Le sénateur Lang : Étant donné l'hiver et l'été que nous avons eus, la population a du mal à croire que le climat est en train de se réchauffer.

Le sénateur Banks : C'est le changement climatique.

Le sénateur Lang : Peut-être, mais dans l'autre sens.

Je ne suis pas contre tout ce que vous avez dit, mais je me pose des questions, ce qui me paraît naturel, au sujet des conséquences économiques de tout cela. Je ne dis pas qu'il ne faut pas faire de changement, mais il faudrait avoir une meilleure idée des conséquences. Cela mènera-t-il la centrale au charbon à la faillite? Si oui, d'accord, mais il faudrait qu'on le sache. Je prends cet exemple parce qu'il a été cité tout à l'heure, mais ce pourrait être une usine de produits chimiques qui, d'un seul coup, voit ses coûts augmenter et ne peut plus vendre. Avant de s'embarquer dans cette voie, nous devons avoir une idée aussi précise que possible des conséquences.

Le sénateur Milne : Nous devons aussi nous demander si nos exportations seront acceptées aux États-Unis, car nous risquons de nous retrouver Grosjean comme devant.

Le sénateur Mitchell : Toute cette discussion est extrêmement intéressante, et notamment ce que vous avez dit.

On a parlé tout à l'heure de l'impact économique. Je me souviens que, pendant les dernières élections, un camionneur avait téléphoné à Stéphane Dion pendant qu'il défendait sa politique. Le camionneur lui avait dit : « J'ai fait tout ce que j'ai pu pour réduire ma consommation d'essence. Si l'essence augmente encore de deux ou trois cents le litre, je fais faillite. » Je m'étais alors demandé comment il allait faire quand le baril de pétrole serait à 250 \$, si deux ou trois cents lui causaient déjà des difficultés. Je me disais aussi qu'on aurait dû prévoir ce genre de chose déjà en 2006 ou en 2008.

Nous prétendons que nous ne pouvons pas commencer avant l'Inde ou la Chine, alors que d'autres le font. Nous prétendons que nous ne pouvons pas commencer avant les USA parce que ça ne servirait à rien. Et moi je dis : « Un instant! Moi je veux commencer avant tout le monde, comme l'ont fait les Européens, car eux, ils seront en mesure de vendre toutes leurs technologies et tous ces crédits à d'autres entreprises. Nous, nous nous contentons de dire que nous n'achèterons pas leurs machines à laver, que nous imposerons une taxe à la Chine parce qu'elle fait des choses terribles. » Je ne veux pas attendre. Je veux surfer sur la vague.

As I think about it, maybe Europe is saying that it does not even matter if the rest of the world does it, although it would be nice if they did because it would save the world, but in the interim, they are making a lot of money. All of a sudden, they are creating all kinds of wealth. You could actually take it one step further and say, "We are stimulating economies because we are stimulating creativity, because we are driving people's entrepreneurship." It has a wonderful impact on an economy.

The Chair: Is this the lead-in to your question?

Senator Mitchell: Yes. I do not know why we accept this argument out of the ether that somehow it will hurt our economy. It will not hurt our economy. The Second World War did not hurt our economy.

How many credits are right now being produced by Canadian firms that are trying to sell these things elsewhere in the world or in Alberta? Do you have any idea how many those are?

Mr. Mech: I do not know how many, but a large number would be registered on the greenhouse gas clean projects registry at the Canadian Standards Association.

Senator Mitchell: You do not have a figure in mind?

Mr. Mech: I do not have the figure. I would think in the millions of tonnes.

Senator Banks: Do you know how to find that figure?

Mr. Mech: Yes.

Senator Banks: Would you find that and send it to the clerk, please?

Senator McCoy: It is not a registry in Canada, so it will not give you a complete answer.

Senator Mitchell: You are saying that some of them are selling right now for \$8 a tonne. At \$8 per tonne, you can even do Kyoto with relative cost effectiveness.

In Europe, did they sell the credits up front, or did they just issue them?

Mr. Mech: I believe they issued them. After that, there was a market.

Senator Mitchell: The U.S. is talking about selling them, and correct me if I am wrong, but I think they feel they could raise about \$300 billion in selling credits?

Mr. Mech: That is correct.

Senator Mitchell: That is money they could use to help GM adjust. Thank you.

The Chair: Mr. Mech, it is late, and it is quite far beyond our usual time. Thank you very much. We are most grateful to you. Senator Banks, you asked him to get a figure for us?

Senator Banks: Yes. What is in the bank now at the CSA that would be saleable if there were a market.

Peut-être que les Européens se disent que, peu importe si le reste du monde nous emboîte le pas; certes, ce serait bien car ça sauverait la planète, mais en attendant, nous, nous faisons beaucoup d'argent. Tout d'un coup, ils sont la source de toutes sortes de richesses. Ils se disent peut-être même aussi : « nous stimulons nos économies parce que nous stimulons la créativité et que nous encourageons l'esprit d'entreprise ». Tout cela a un impact formidable sur une économie.

Le président : Est-ce le préambule à votre question?

Le sénateur Mitchell : Oui. Je ne comprends pas pourquoi nous acceptons cet argument surréaliste que cela va nuire à notre économie. Absolument pas. La Seconde Guerre mondiale n'a pas nui à notre économie.

Combien de crédits sont actuellement produits par des entreprises canadiennes qui essayent de les vendre ailleurs dans le monde ou en Alberta? En avez-vous une idée?

M. Mech : Je ne sais pas, mais la plupart sont sans doute enregistrées dans le Registre des GES ÉcoProjets de l'Association canadienne de normalisation.

Le sénateur Mitchell : Vous n'avez pas de chiffre en tête?

M. Mech : Non, c'est sans doute dans les millions de tonnes.

Le sénateur Banks : Savez-vous comment on pourrait trouver ce chiffre?

M. Mech : Oui.

Le sénateur Banks : Pourriez-vous le faire parvenir au greffier?

Le sénateur McCoy : Ce n'est pas un registre pour le Canada, donc vous n'aurez pas une réponse complète.

Le sénateur Mitchell : Vous dites que certains crédits se vendent actuellement 8 \$ la tonne. À ce prix-là, vous pouvez atteindre les cibles de Tokyo sans que ça vous coûte trop cher.

En Europe, ont-ils vendu les crédits dès le départ, ou les ont-ils simplement émis?

M. Mech : Je crois qu'ils les ont émis. Ensuite, un marché s'est créé.

Le sénateur Mitchell : Les États-Unis parlent de les vendre, et, d'après ce que j'ai compris, ils pensent en tirer 300 milliards de dollars?

M. Mech : C'est exact.

Le sénateur Mitchell : Avec ça, ils pourront aider GM à se restructurer. Merci.

Le président : Monsieur Mech, il se fait tard, et nous avons largement dépassé notre heure habituelle. Merci beaucoup. Nous vous sommes infiniment reconnaissants. Sénateur Banks, vous avez demandé au témoin de nous faire parvenir un chiffre?

Le sénateur Banks : Oui. Je veux savoir ce qu'il y a en banque à l'heure actuelle à l'ACN, qui pourrait être vendu s'il y avait un marché.

The Chair: Quite frankly, if there are other well-known registries, as Senator McCoy suggested, would you give us that as well? Basically, as I said at the outset, we are here to learn, and we will become effective advocates if we really understand the dynamics of it.

Having said that, we will go off the record now to cover a few other items.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Thursday, April 2, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill S-216, An Act to amend the Federal Sustainable Development Act and the Auditor General Act (involvement of Parliament), met this day at 8:36 a.m. to give consideration to the bill.

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: This is a meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Good morning, not only to all those in the room but to all the others on the World Wide Web and the viewers on the CPAC network.

We are here this morning with a very special piece of legislation that we are studying as part of our general mandate on environmental and energy matters. This piece of legislation emanates from a senator, my predecessor as chair of this committee and someone who has been very interested and focused on matters relevant to this committee's mandate for quite a few years, Senator Tommy Banks, from Alberta.

It is my usual practice to introduce everyone. I am Senator Angus, from Quebec, and I am chair of the committee. The deputy chair is Senator Mitchell, from Alberta. To my right, we have Senator Brown, Senator Banks, Senator Lang and Senator Neufeld. On the other side, we have Senator Milne, from Ontario; Senator Merchant, from Saskatchewan; Senator Adams, from Rankin Inlet; Senator Peterson, from Saskatchewan; and Senator St. Germain, from British Columbia.

Without further ado, Senator Banks will tell us about the private member's bill, Bill S-216. It was introduced in the Senate and given first reading on January 29, 2009, second reading on March 11, 2009 and was then referred to our committee.

Hon. Tommy Banks, sponsor of the bill: You are very kind to ascribe this bill to me but, in fact, this is a bill that is a creation of this committee.

The Chair: It was created under your leadership.

Senator Banks: At the time, yes. Many years ago, the Government of Canada decided that sustainable development was a good idea and that if it was to urge others to practise

Le président : Très franchement, s'il existe d'autres registres connus, comme l'a laissé entendre le sénateur McCoy, pourriez-vous nous donner les chiffres correspondants? Comme je vous l'ai dit au début, nous sommes ici pour apprendre, et nous deviendrons d'ardents défenseurs du système si nous en comprenons bien tous les tenants et les aboutissants.

Cela dit, nous allons nous réunir à huis clos pour régler certaines questions.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)

OTTAWA, le jeudi 2 avril 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi S-216, Loi modifiant la Loi fédérale sur le développement durable et la Loi sur le vérificateur général (participation du Parlement), se réunit aujourd'hui, à 8 h 36, afin d'étudier le projet de loi.

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Bonjour à tout le monde ici présent ainsi qu'à tous ceux qui nous écoutent sur le Web et sur la chaîne CPAC.

Nous sommes ici ce matin pour étudier une mesure législative très particulière dans le cadre de notre mandat général qui consiste à délibérer de questions énergétiques et environnementales. Cette mesure émane du sénateur qui m'a précédé à la présidence du comité et qui s'intéresse et se consacre depuis de nombreuses années aux questions qui relèvent de notre mandat. Il s'agit du sénateur Banks, de l'Alberta.

J'ai l'habitude de commencer par présenter tous les membres. Je me présente donc, sénateur Angus, du Québec, président du comité. Voici le vice-président, le sénateur Mitchell, de l'Alberta. À ma droite, le sénateur Brown, le sénateur Banks, le sénateur Lang et le sénateur Neufeld. De l'autre côté, nous avons le sénateur Milne, de l'Ontario; le sénateur Merchant, de la Saskatchewan; le sénateur Adams, de Rankin Inlet; le sénateur Peterson, de la Saskatchewan, et le sénateur St. Germain, de la Colombie-Britannique.

Sans plus tarder, le sénateur Banks nous parlera du projet de loi S-216, un projet de loi d'initiative parlementaire. Il a été présenté au Sénat et lu une première fois le 29 janvier 2009; il est passé à l'étape de la deuxième lecture le 11 mars 2009 pour être ensuite renvoyé à notre comité.

L'honorable Tommy Banks, parrain du projet de loi : Vous êtes très aimable de m'attribuer ce projet de loi, mais tous les membres du comité ont contribué à sa rédaction.

Le président : Il a été rédigé sous votre leadership.

Le sénateur Banks : À l'époque, oui. Il y a bien des années, le gouvernement du Canada a décidé de mettre de l'avant les principes du développement durable et il considérait que si nous

sustainable development, particularly in the industrial sector, that it ought to set a good example by having its own house in order. In fact, the program the government introduced was called Federal House in Order.

As a matter of policy, it required that each government department would have a sustainable development plan. As has been frequently commented on by this committee in the past, as well as by the Commissioner of the Environment and Sustainable Development and by the Auditor General, that policy of having effective sustainable development plans in each government department was honoured more in the breach than in the observance.

After those admonitions by this committee, the commissioner and the Auditor General, John Godfrey, a distinguished member of Parliament who has since resigned, came forward at the time with Bill C-474, called the Federal Sustainable Development Act, which is the act that this bill before you now seeks to amend.

That act requires that those sustainable development plans of government departments be given to the Minister of the Environment, who will, in the original form of the bill, lay them before Parliament. On occasion, when and if Parliament feels so inclined, the idea was it would examine, selectively and randomly, one or two years of those sustainable development plans of government departments to find out whether they are efficacious and working — the extent to which the policy concept and idea is being observed.

When the bill was passed — which it was unanimously by the House of Commons if I recall correctly — it was sent to the Senate and referred to this committee for study. This committee recommended the passage of the bill to Parliament, notwithstanding that it found shortcomings in the bill on which it commented in observations attached to the recommendations. Those observations formed the meat and potatoes of the amendment that is now before us.

Of the two thrusts of amendments in the bill before us, the easiest one is the second one, which amends the Auditor General Act.

In the Federal Sustainable Development Act, the Commissioner of the Environment and Sustainable Development is empowered and required to report to Parliament annually at the time specified for that report. However, due to an oversight in the drafting, no thought was given to the fact that if the commissioner were to report today to Parliament and something really important arose that came to the commissioner's attention tomorrow, it would be a year before the commissioner would be able to bring that matter to the attention of Parliament.

Therefore, the present amendment says that not only can the commissioner report during the time that is specified for him or her to do so, but also at other times of the year at which the Auditor General, of whose office the commissioner is a part, can

donnions le bon exemple et mettions de l'ordre dans notre cour, cela en inciterait peut-être d'autres, le secteur industriel plus précisément, à appliquer les principes du développement durable. En fait, le programme du gouvernement s'appelait « Prêcher par l'exemple ».

Selon les exigences du programme, les ministères devaient élaborer leur propre plan de développement durable. Toutefois, comme l'ont maintes fois souligné notre comité, le commissaire à l'environnement et au développement durable et la vérificatrice générale dans le passé, cette politique visant l'élaboration de plans efficaces de développement durable dans tous les ministères a été transgressée plus souvent qu'elle n'a été respectée.

Face aux reproches formulés par notre comité, par le commissaire et par la vérificatrice générale, John Godfrey, un éminent parlementaire qui s'est retiré depuis, a présenté le projet de loi C-474, intitulé Loi fédérale sur le développement durable, et c'est précisément cette loi que le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui vise à modifier.

La loi exige que les plans de développement durable des ministères soient transmis au ministre de l'Environnement, qui, selon ce que prévoyait le projet de loi initial, doit les présenter au Parlement. Ensuite, de temps à autre, si le Parlement le veut bien, il examinera sélectivement et aléatoirement les plans de développement des ministères sur une période d'un an ou deux, afin d'en vérifier l'efficacité et le bon fonctionnement, et de savoir dans quelle mesure le principe et l'idée derrière cette politique sont observés.

Lorsque le projet de loi a été adopté — et il l'a été à l'unanimité par la Chambre des communes, si je me souviens bien — il a été renvoyé au Sénat et soumis à notre comité pour y être étudié. Nous avons recommandé son adoption, en dépit de ses défauts, au sujet desquels nous avons fait des observations, qui ont été annexées aux recommandations. Ces observations constituent l'essence de l'amendement qui nous est maintenant soumis.

Le projet de loi dont nous sommes saisis prévoit deux rectifications, et la seconde, qui a trait à la modification de la Loi sur le vérificateur général, est très simple.

Conformément à la Loi fédérale sur le développement durable, le commissaire à l'environnement et au développement durable a le pouvoir et le devoir de produire un rapport au Parlement à une date précise, une fois par année. Toutefois, les auteurs de la loi ont omis de tenir compte du fait que le commissaire puisse un jour faire rapport au Parlement, mais qu'un événement important se produise le jour suivant et qu'il se retrouve dans l'impossibilité de porter la question à l'attention du Parlement avant un an.

Ainsi, aux termes du présent amendement, le commissaire — dont le bureau relève du vérificateur général — peut faire un rapport non seulement au moment indiqué dans la loi, mais également à d'autres moments de l'année où le vérificateur général

report to Parliament. I think that would bring it to three times, if I have that right.

That is the easiest part of the amendment. It fixes the Auditor General Act so the commissioner can report more frequently, if required, to Parliament.

The harder part is with respect to a matter that I have observed five times since I have been here. On one of the occasions, it was a genuine oversight; on the other four, it has been intentional. That is a move by the other place to evade scrutiny of something — in this case, those reports — by the Senate.

When Bill C-474 was drafted by John Godfrey, the reports of government departments made to the Minister of the Environment were to be laid before both houses of Parliament. In the committee in the other place, that was amended so that when the bill was passed, it said that those reports are to be laid before the House of Commons, period.

As you can see in reading the recommendations of this committee when it recommended the passage of the bill, that is not acceptable to us. Until and unless the Constitution is changed, this place is one third of Parliament. We are one of the two houses of Parliament.

Having reports of that kind, particularly as cogently important as they are to the concerns of this committee, not being tabled in the Senate is, in my view, not in order, and that was the view of the committee. In fact, I think it is safe to say that on the occasion when we recommended the passage of the Federal Sustainable Development Act, we would have amended it and sent it back were it not for the fact that we could see the end of a parliamentary session. We were concerned that if we sent the bill back amended, we might lose it.

Also, we all knew that Mr. Godfrey intended to resign from Parliament shortly after that. Therefore, it would lose the impetus of having Mr. Godfrey and the other sponsors of the bill perhaps being able to rejuvenate it if we sent it back and if it were lost in a dissolution. Hence, to use the colloquial phrase, we determined to recommend the good rather than try for the perfect. I have that backwards, but we did not want to let the perfect stand in the way of the good.

Therefore, we recommended that passage of the bill. However, we noted — as has been pointed out by the chair at the time — in our attachment to the recommendation that we would be bringing forward these amendments to the bill. Those are the amendments that are now before us.

Senator St. Germain: Is there anything in here, other than the addition of the Senate as being part of the process, that would change Bill C-474?

fait rapport au Parlement. Si je ne m'abuse, je pense que cela permettrait au commissaire de produire des rapports à trois reprises.

C'est la partie la plus simple de l'amendement. Elle comble une lacune de la Loi sur le vérificateur général qui empêchait le commissaire de faire rapport au Parlement plus fréquemment, si nécessaire.

La partie la plus ardue concerne un problème que j'ai pu observer à cinq reprises depuis mon arrivée au Sénat. Le problème s'est produit une fois par inadvertance, mais les quatre autres fois, c'était délibéré. Ce sont des manœuvres de l'autre endroit pour empêcher un examen — de ces rapports dans le cas présent — par le Sénat.

Lorsque John Godfrey a rédigé le projet de loi C-474, les rapports présentés par les ministères au ministre de l'Environnement devaient être déposés devant les deux Chambres du Parlement. Lorsque le projet de loi a été porté à l'étude à l'autre endroit, il a été amendé de telle sorte qu'une fois adopté, les rapports devaient être déposés à la Chambre des communes seulement.

Comme vous pouvez le constater à la lecture des observations du comité annexées au rapport recommandant l'adoption du projet de loi, nous ne pouvons pas accepter cela. Tant et aussi longtemps que la Constitution n'aura pas été amendée, le Sénat représente le tiers du Parlement. Nous sommes l'une des deux Chambres du Parlement.

Que des rapports aussi importants ne soient pas soumis au Sénat est à mon sens inacceptable et c'était le point de vue du comité. En fait, je pense pouvoir dire sans crainte de me tromper que, lorsque nous avons recommandé l'adoption du projet de loi initial, nous y aurions apporté des amendements et l'aurions renvoyé à la Chambre, n'eût été le fait que nous nous approchions de la fin d'une session parlementaire. Nous ne voulions pas le renvoyer à l'autre endroit avec des amendements de peur de le perdre.

Par ailleurs, nous savions tous que M. Godfrey avait l'intention de se retirer peu de temps après. Donc, si nous décidions de renvoyer le projet de loi à l'autre endroit, et qu'il devait mourir au Feuilleton en raison d'une dissolution, il risquait de perdre le second souffle que M. Godfrey et les autres parrains auraient peut-être pu lui donner. Or, comme on dit, le mieux est l'ennemi du bien. Je me souviens que nous voulions éviter de miser sur la perfection et de nous retrouver en bout de ligne les mains vides.

C'est pourquoi nous avons recommandé l'adoption du projet de loi. Toutefois, nous avons indiqué dans notre annexe aux recommandations — ainsi que l'a souligné le président à l'époque — que nous voulions apporter des amendements au projet de loi. Or, ce sont ces amendements dont nous sommes maintenant saisis.

Le sénateur St. Germain : Y a-t-il autre chose susceptible de modifier le projet de loi C-474, mis à part la participation du Sénat au processus?

Senator Banks: Yes, a consequential amendment to the Auditor General Act allows the commissioner to report more frequently to Parliament, if she or he wishes to, than at the times that are specified annually. Those are the only two effects.

Senator Peterson: What are some examples of a category one department that is supposed to be doing this?

Senator Banks: Any department that you could normally name as a function of government is a category one department, as are some other functions of government, we were told. We asked exactly that question when we were examining this bill. It is the normal departments of government that would come to your attention if you made a list in your head — National Defence, Foreign Affairs and International Trade Canada, Agriculture and Agri-Food Canada, you name it. Those are category one departments.

Senator Mitchell: I am interested in the frequency of these extra reports that will be permitted under this act. As I read some briefing, the inference is that it would really account for one additional report. That would be the assessment of the sustainable development reports to the government from departments, which would be done more quickly after those reports are presented rather than, say, a year later when the commissioner's report would otherwise be presented. Is it just one time or could the commissioner make decisions more frequently than that to report?

Senator Banks: The amendment would provide that the commissioner can make reports to Parliament on matters that she or he deems important, either on the date that is presently set out in the Auditor General Act or at any other time of the year at which the Auditor General might make a report to Parliament, which I think is twice a year.

Senator Mitchell: Therefore, it would be incorporated into that.

Senator Banks: My understanding is that it could form a part of one of those two Auditor General reports to Parliament. Therefore, the Auditor General would have more frequent opportunity.

I should explain that the impetus for that amendment, the one that amends the Auditor General Act, is a direct result of a letter that the Auditor General wrote to me asking that we make that amendment, please, in order to correct an oversight in the situation that I described earlier: If the commissioner were to report to Parliament today and something that the commissioner thought was really important arose tomorrow, he or she could not report to Parliament on that matter for a year, without this amendment.

Senator Mitchell: That is what I thought.

Senator Lang: I have done some work on this, and I want to commend Senator Banks for bringing it forward. Obviously, being a new member, it is new information to us. It is interesting to see that a pattern exists in the House of Commons where if the Senate can be avoided in legislation, it is done and knowingly done. That is not good for our process.

Le sénateur Banks : Oui, une modification corrélative à la Loi sur le vérificateur général qui permettrait au commissaire de faire rapport au Parlement plus d'une fois par année, s'il le souhaite. Ces sont les deux seules conséquences.

Le sénateur Peterson : Pouvez-vous donner quelques exemples de ministères de catégorie I tenus de faire rapport au Parlement?

Le sénateur Banks : Tout ministère exerçant une fonction du gouvernement est un ministère de catégorie I, nous a-t-on dit. Nous avons justement soulevé cette question lorsque nous avons examiné le projet de loi. En fait, les ministères concernés sont ceux qui vous viendraient à l'esprit si vous deviez en dresser la liste — Défense nationale, Affaires étrangères et Commerce international, Agriculture et Agroalimentaire, et cetera. Ces ministères appartiennent à la catégorie I.

Le sénateur Mitchell : Je me demande combien de rapports pourront être présentés aux termes de la présente loi. À la lecture de certains documents d'information, j'en arrive à la conclusion qu'il s'agit d'un seul rapport additionnel. La vérification des rapports sur le développement durable que les ministères présentent au gouvernement serait effectuée plus rapidement, sans qu'il ne soit nécessaire d'attendre jusqu'à un an avant que le commissaire puisse présenter son rapport. Le commissaire peut-il faire un rapport une seule fois ou peut-il décider d'en faire plus fréquemment?

Le sénateur Banks : L'amendement précise que le commissaire peut faire rapport au Parlement sur des questions qu'il juge importantes à la date actuellement établie dans la Loi sur le vérificateur général ou à tout autre moment de l'année où le vérificateur général fait rapport au Parlement, soit deux fois par année, je crois.

Le sénateur Mitchell : Alors ce serait intégré à cela.

Le sénateur Banks : D'après moi, cela pourrait constituer une partie de l'un de ces deux rapports du vérificateur général au Parlement. Ainsi, le vérificateur général aurait la possibilité de présenter des rapports plus souvent.

Je dois préciser que ce qui nous a poussés à apporter cette modification à la Loi sur le vérificateur général est une lettre que la vérificatrice générale m'a envoyée et dans laquelle elle me priait d'apporter cet amendement, afin de corriger une omission à la loi que j'ai décrite plus tôt : si le commissaire devait faire rapport au Parlement aujourd'hui et qu'un événement vraiment important se produisait demain, il ne pourrait en faire rapport au Parlement avant un an, sans cet amendement.

Le sénateur Mitchell : C'est bien ce que je pensais.

Le sénateur Lang : J'ai travaillé un peu sur cette question et je tiens à féliciter le sénateur Banks de l'avoir présentée. Évidemment, étant un nouveau venu, il y a bien des choses que j'ignore. Je vois que si la Chambre des communes peut éviter d'inclure le Sénat dans une mesure législative, elle le fait, et ce en toute connaissance de cause. Ce n'est pas une bonne chose pour nous.

From the government's point of view, I think it is safe to say that they are prepared to support this in the House of Commons.

If this bill goes through — and I think it will — the letter from the Auditor General should be attached to the bill so that they are aware that this did not just come from us but from the Auditor General because there is some history here. The information will be valuable to the players in the other place.

In closing, it is a very straightforward bill, Senator Banks, and I cannot see anyone opposing anything you have said. It is very well documented.

Senator Banks: I hope I can find that letter. I do not know whether letters can be attached to bills.

The Chair: We should have the letter made part of this record. Do you have that letter?

Senator Banks: I suspect I do. I will see if I can find it. It is several years ago now. I will obtain a copy of the letter and provide it to the clerk.

The Chair: Thank you.

Senator Banks: Senator Lang, this is an outshoot of a conversation we had earlier and that I mentioned in my remarks to the committee. I am not sure that it is fair to say that a pattern exists of the House of Commons contriving to avoid the Senate looking at matters, but it happens more often than it should. It should not happen at all, but I am not sure that it is a pattern. I believe it is a random thing that happens sometimes by oversight and sometimes, as in this case, by clear intent.

The Chair: You might say that there is a propensity.

Senator Banks: It happens.

The Chair: It does, from time to time.

Senator Banks: Yes.

The Chair: Senator Lang, did you have other things to say?

Senator Lang: Everything has been said, as far as I can make out.

The Chair: With bills that we address here, usually a departmental official is present. You have referred to the letter from the Office of the Auditor General, and before we called this hearing today, we determined that the Auditor General is aware that we are considering Bill S-216 today. There is no one formally here and no request for anyone. Are you comfortable as well, Senator Banks, that we do not need people from there to be here?

Senator Banks: I am, more so than I would otherwise be because, as I said earlier, this committee, as it was then, is the author of these amendments, not I. I take great comfort from that.

The Chair: Are there any other questions from senators?

Je ne crois pas me tromper en disant que le gouvernement est prêt à appuyer cela à la Chambre des communes.

Si ce projet de loi est adopté — et je pense qu'il le sera — la lettre de la vérificatrice générale devrait être annexée au projet de loi afin que la Chambre des communes sache que cela ne vient pas seulement de nous, mais également de la vérificatrice générale, car il y a tout un historique à cela. L'information pourra être utile aux acteurs de l'autre endroit.

En conclusion, ce projet de loi est bien simple, sénateur Banks, et je ne peux imaginer que quiconque puisse s'opposer à tout ce que vous avez dit. C'est très bien documenté.

Le sénateur Banks : J'espère que je retrouverai cette lettre. J'ignore s'il est possible d'annexer une lettre à un projet de loi.

Le président : Nous devrions intégrer la lettre au compte rendu. L'avez-vous?

Le sénateur Banks : Je pense que oui. Je vais voir si je peux la trouver. Je l'ai reçue il y a de cela plusieurs années. Je vais en obtenir une copie et l'envoyer à la greffière.

Le président : Merci.

Le sénateur Banks : Sénateur Lang, j'aimerais revenir à la discussion que nous avons eue plus tôt et aux commentaires que j'ai formulés au comité. J'ignore s'il est juste de dire que la Chambre des communes a pris l'habitude de manœuvrer pour éviter que le Sénat ne se penche sur certaines questions, mais cela arrive plus souvent qu'il ne le devrait. Cela ne devrait pas se produire du tout, mais ce n'est peut-être pas habituel. Je pense que cela se produit parfois par inadvertance et parfois intentionnellement, comme dans le cas présent.

Le président : On peut dire que c'est une tendance.

Le sénateur Banks : Cela peut arriver.

Le président : Cela arrive de temps en temps.

Le sénateur Banks : Effectivement.

Le président : Sénateur Lang, avez-vous quelque chose à ajouter à ce propos?

Le sénateur Lang : Tout a été dit à mon avis.

Le président : Règle générale, un représentant ministériel assiste à nos délibérations lorsque nous examinons un projet de loi. Vous avez parlé d'une lettre provenant du Bureau du vérificateur général, et nous savions, avant la tenue de la séance d'aujourd'hui, que la vérificatrice générale était au courant que le projet de loi S-216 serait à l'étude aujourd'hui. Aucun représentant n'est présent aujourd'hui et aucune demande de comparution n'a été formulée. Êtes-vous à l'aise avec cela, sénateur Banks? Croyez-vous que cela ne soit pas nécessaire?

Le sénateur Banks : Cela ne me dérange pas, d'autant plus que c'est le comité, et non moi, comme je l'ai dit plus tôt, qui est l'auteur de ces amendements. Cela me rassure beaucoup.

Le président : Avez-vous d'autres questions?

Do you feel, honourable senators, or do you not feel it necessary to have other witnesses? Are we okay?

Senator St. Germain: Based on past experience, the leadership of Senator Banks will suffice in this case, and we should proceed with the bill.

The Chair: Does anyone else want to comment?

Shall we, honourable senators, move to clause-by-clause consideration of Bill S-216, an Act to amend the Federal Sustainable Development Act and the Auditor General Act (involvement of Parliament)?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall I report the bill to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: It is carried unanimously.

Thank you very much, honourable senators.

I will now suspend the meeting so that we may move in camera to discuss future business of this committee.

(The committee continued in camera.)

Pensez-vous, honorables sénateurs, qu'il soit nécessaire d'entendre d'autres témoins? Est-ce que ça ira?

Le sénateur St. Germain : D'après l'expérience passée, le leadership du sénateur Banks suffira dans le cas présent et nous devrions aller de l'avant avec le projet de loi.

Le président : Y a-t-il d'autres commentaires à ce sujet?

Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord pour procéder à l'étude article par article du projet de loi S-216, Loi modifiant la Loi fédérale sur le développement durable et la Loi sur le vérificateur général (participation du Parlement)?

Des voix : D'accord.

Le président : L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. Le projet de loi est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. Puis-je faire rapport du projet de loi au Sénat?

Des voix : D'accord.

Le président : Le projet de loi est adopté à l'unanimité.

Je vous remercie beaucoup, honorables sénateurs.

Je vais maintenant suspendre la séance afin que le comité se réunisse à huis clos pour discuter de ses travaux futurs.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, March 31, 2009

MECH and ASSOCIATES Corporation:

Andre Mech, Principal and Director.

Thursday, April 2, 2009

Senate of Canada:

The Honourable Senator Tommy Banks, Sponsor of the Bill.

TÉMOINS

Le mardi 31 mars 2009

MECH and ASSOCIATES Corporation:

André Mech, principal et directeur.

Le jeudi 2 avril 2009

Sénat du Canada:

L'honorable sénateur Tommy Banks, parrain du projet de loi.





Second Session
Fortieth Parliament, 2009

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Energy, the Environment and Natural Resources

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Chair:

The Honourable W. DAVID ANGUS

Président :

L'honorable W. DAVID ANGUS

Tuesday, April 21, 2009 (in camera)
Thursday, April 23, 2009

Le mardi 21 avril 2009 (à huis clos)
Le jeudi 23 avril 2009

Issue No. 4

Fascicule n° 4

Third meeting on:

Emerging issues related to its mandate

Troisième réunion concernant :

Des nouvelles questions liées à son mandat

and

et

First meeting on:

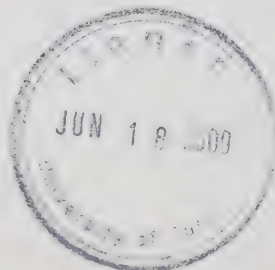
Elements contained in Bill C-10, the Budget
Implementation Act, 2009 dealing with the
Navigable Waters Protection Act (Part 7)

Première réunion concernant :

Les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution
du budget de 2009, concernant la Loi sur la protection
des eaux navigables (partie 7).

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable W. David Angus, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(or Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, P.C.
* LeBreton, P.C.	Sibbeston
(or Comeau)	Spivak

*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable W. David Angus

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(ou Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, C.P.
* LeBreton, C.P.	Sibbeston
(ou Comeau)	Spivak

* Membres d'office

(Quorum 4)

ORDER OF RERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, March 12, 2009:

The Honourable Senator Cowan moved, seconded by the Honourable Senator Hubley:

That, notwithstanding any rules or usual practices, and without affecting any consideration or progress made by the Senate with respect to Bill C-10, the *Budget Implementation Act, 2009*, the following committees be separately authorized to examine and report on the following elements contained in that bill:

(a) The Standing Senate Committee on Energy, the Environment, and Natural Resources: those elements dealing with the *Navigable Waters Protection Act* (Part 7);

(b) The Standing Senate Committee on Banking, Trade, and Commerce: those elements dealing with the *Competition Act* (Part 12);

(c) The Standing Senate Committee on Human Rights: those elements dealing with equitable compensation (Part 11); and

(d) The Standing Senate Committee on National Finance: all other elements of the bill, in particular those dealing with employment insurance; and

That each committee present its final report no later than June 11, 2009.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 12 mars 2009 :

L'honorable sénateur Cowan propose, appuyé par l'honorable sénateur Hubley,

Que, nonobstant tout article du Règlement ou toute pratique habituelle, et sans que cela touche tout examen ou progrès fait par le Sénat relativement au projet de loi C-10, *Loi d'exécution du budget de 2009*, les comités nommés ci-après soient autorisés séparément à examiner, pour en faire rapport, les éléments suivants de ce projet de loi :

a) le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles : les éléments concernant la *Loi sur la protection des eaux navigables* (Partie 7);

b) le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce : les éléments concernant la *Loi sur la concurrence* (Partie 12);

c) le Comité sénatorial permanent des droits de la personne : les éléments concernant la rémunération équitable (Partie 11);

d) le Comité sénatorial permanent des finances nationales : tous les autres éléments du projet de loi, particulièrement ceux qui ont trait à l'assurance-emploi;

Que chaque comité présente son rapport final au plus tard le 11 juin 2009.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, April 21, 2009

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met in camera this day, at 5:12 p.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C., Sibbeston and Spivak (11).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 3, 2009, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*).

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee considered a draft report. It was agreed that senators' staff be authorized to remain.

After debate, it was agreed that:

The draft report, as amended, be adopted;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to make editorial revisions without altering the intent of the text; and

That the chair table the report at a future sitting of the Senate.

At 6:54 p.m., pursuant to rule 92(2)(e), the committee considered a draft agenda.

At 7:04 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, April 23, 2009

(8)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, 8:07 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C., Sibbeston and Spivak (12).

Other senator present: The Honourable Senator McCoy (1).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 21 avril 2009

(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à huis clos, à 17 h 12, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P., Sibbeston et Spivak (11).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 3 mars 2009, le comité poursuit son examen des nouvelles questions liées à son mandat. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport. Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à demeurer dans la salle.

Après débat, il est convenu :

Que l'ébauche de rapport modifiée soit adoptée;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à apporter des modifications au texte sans toutefois en changer le contenu; et

Que le président présente le rapport à une prochaine séance du Sénat.

À 18 h 54, conformément à l'article 92(2)e) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour.

À 19 h 4, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 23 avril 2009

(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 7, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P., Sibbeston et Spivak (12).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur McCoy (1).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee began its examination of those elements of Bill C-10 dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

WITNESSES:

Transport Canada:

David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program;

Donald Roussel, Director General, Marine Safety.

The chair made an opening statement.

Messrs. Roussel and Osbaldeston each made a statement and, together, answered questions.

At 10:03 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité entreprend son examen des éléments du projet de loi C-10 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

TÉMOINS :

Transports Canada :

David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables;

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.

Le président fait une déclaration.

MM. Roussel et Osbaldeston font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 10 h 3, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, April 23, 2009

The Standing Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:07 a.m. to examine elements of Bill C-10, dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Good morning, everyone, and welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is David Angus. I represent the province of Quebec in the Senate and I am the chair of the committee.

[*English*]

I would like to welcome honourable senators present this morning, all members of the public who are with us in the room, viewers all across the country who are watching on the CPAC network and any others on the wonders of the World Wide Web.

This committee's mandate is to examine legislation and matters relating to energy, the environment and natural resources generally.

I would like to introduce my colleagues who are members of this committee and who are around the table here today, beginning with our deputy chair, Senator Mitchell, from Alberta. Next is Senator Banks, from Alberta; Senator Sibbeston, from the Northwest Territories; Senator Neufeld, from British Columbia; Senator St. Germain, from British Columbia; Senator McCoy, from Alberta; Senator Peterson, from Saskatchewan; Senator Merchant, from Saskatchewan; Senator Adams, from Rankin Inlet in Nunavut; Senator Milne, from Ontario; and finally, last but not least, Senator Spivak, from Manitoba.

On March 12, 2009, our committee was mandated by the Senate to examine and report on those elements dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7) of Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009. We are directed to report back to the Senate by no later than June 11, 2009. Today, we initiate our study.

I note that the Navigable Waters Protection Act was enacted in 1882, making it one of Canada's oldest statutes. I do not believe it has had any significant amendments during the intervening period but has been the subject of studies in Transport Canada in recent years with a view to modernizing the statute to bring it up to date. Unfortunately, with the various comings and goings of Parliament, these amendments only recently reached Parliament.

The purpose of the NWPA, as I understand it, is to protect the public right of navigation. It requires federal government approval for works being constructed on navigable waters, and it ensures that works constructed in navigable waterways are reviewed and regulated so as to minimize the overall impact upon

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 23 avril 2009

Le Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 07 pour étudier les éléments du projet de loi C-10, concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Bonjour à tous et bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie et de l'environnement. Je m'appelle David Angus. Je représente la province du Québec au Sénat et je suis président du comité.

[*Traduction*]

Pour commencer, permettez-moi de souhaiter la bienvenue à tous les honorables sénateurs présents ce matin, ainsi qu'à tous les membres du public qui se sont joints à nous, aux téléspectateurs qui nous regardent sur la chaîne d'affaires publiques par câble CPAC et à tous ceux qui nous suivent sur Internet.

Ce comité a pour mandat d'étudier la législation et les questions qui touchent de façon générale à l'énergie, à l'environnement et aux ressources naturelles.

J'aimerais vous présenter mes collègues membres de ce comité qui sont présents aujourd'hui, en commençant par notre vice-président, le sénateur Mitchell de l'Alberta. Viennent ensuite le sénateur Banks de l'Alberta, le sénateur Sibbeston des Territoires du Nord-Ouest, les sénateurs Neufeld et St. Germain de la Colombie-Britannique, le sénateur McCoy, de l'Alberta, les sénateurs Peterson et Merchant de la Saskatchewan, le sénateur Adams de Rankin Inlet au Nunavut, le sénateur Milne de l'Ontario, et enfin et non le moindre, le sénateur Spivak du Manitoba.

Le 12 mars 2009, notre comité a reçu du Sénat le mandat d'étudier les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7). Nous devons remettre notre rapport au Sénat au plus tard le 11 juin 2009. Nous débutons notre étude aujourd'hui.

Je constate que la Loi sur la protection des eaux navigables a été adoptée en 1882, ce qui en fait l'une des lois les plus anciennes de notre pays. Je ne crois pas qu'elle ait fait l'objet d'amendements importants depuis lors, mais elle a été étudiée par Transports Canada au cours des dernières années dans le but de la moderniser. Malheureusement, avec les aléas de la vie parlementaire, ce n'est que récemment que ces amendements ont été soumis au Parlement.

Si je comprends bien, la Loi sur la protection des eaux navigables vise à protéger le droit du public à la navigation. La loi exige l'approbation par le gouvernement fédéral des ouvrages construits sur les eaux navigables et garantit que ces ouvrages sont examinés et réglementés de manière à réduire au minimum

navigation. The NWPA includes provisions for the removal of unauthorized works or obstructions that render navigation so difficult that it is considered dangerous.

Prior to the amendments made and the ones this committee will consider in Part 7 of Bill C-10, the NWPA was recently the subject of consultations and studies for amendment in the Second Session of the Thirty-ninth Parliament. In June 2008, the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities tabled a report entitled *Consideration of Proposed Amendments to the Navigable Waters Protection Act*. According to that report, industry and provincial, territorial and municipal governments over many years have been requesting changes to the Navigable Waters Protection Act to reflect current economic needs and respond to the increased volume and variety of uses of Canada's waterways. The House of Commons committee was told that there is a backlog of projects waiting for approval and that by developing new legislation this backlog could be greatly reduced. No further action with respect to the NWPA occurred until the current amendments enacted by Bill C-10. While many of the amendments to the act appear to be attempts to modernize and update the legislation, there are also apparently several substantive changes to its provisions.

We are pleased to begin our series of meetings on this subject. We intend to drill down and get the full story. The steering committee has agreed that our committee will deal with this subject for its next five meetings at least.

I welcome Senator Dan Lang, from Yukon.

Our witnesses from Transport Canada today are Mr. David Osbaldeston and Mr. Donald Roussel. Welcome and thank you for joining us this morning. We received a briefing package from you yesterday, and copies were circulated to all members of the committee. We understand that you have appeared before another Senate committee and a House committee in respect of Bill C-10.

Donald Roussel, Director General, Marine Safety, Transport Canada: Thank you for the opportunity to participate today. We are pleased to appear before you to provide you with any further clarity you may seek regarding the recent amendments to the Navigable Waters Protection Act. The amendments will allow a more flexible regulatory regime intended to support the diversity of the modern-day Canadian marine environment overall and, in particular, the development and refurbishment of infrastructure and natural resource projects. Streamlining of the federal government regulatory process for such projects remains a priority for Transport Canada, and we continue to move forward toward change and economic growth.

l'impact global sur la navigation. Elle prévoit la possibilité d'enlever les ouvrages non autorisés ou les obstacles qui rendent la navigation si difficile qu'elle s'avère dangereuse.

Avant les amendements qui y ont déjà été apportés et ceux de la partie 7 du projet de loi C-10, que ce comité va étudier, la Loi sur la protection des eaux navigables a fait l'objet récemment, lors de la seconde session du 39^e Parlement, de consultations et d'études pour y apporter des amendements. En juin 2008, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a déposé un rapport intitulé *Examen des modifications proposées à la Loi sur la protection des eaux navigables*. Selon ce rapport, le secteur privé et les administrations provinciales, territoriales et municipales demandent depuis de nombreuses années que l'on modifie la Loi sur la protection des eaux navigables compte tenu des besoins économiques actuels, d'une part, et de l'augmentation du volume et de la variété d'usages des eaux navigables du Canada, d'autre part. Le comité a été informé qu'il y avait un arriéré de projets attendant d'être approuvés et que cet arriéré serait considérablement résorbé grâce à l'adoption d'une nouvelle loi. Aucune autre mesure n'a été prise concernant la loi avant que celle-ci ne soit modifiée par suite de l'adoption du projet de loi C-10. Bon nombre de ces modifications semblent constituer des tentatives d'actualisation et de modernisation, mais plusieurs changements de fond ont été apportés à ses dispositions.

Nous sommes ravis d'entamer notre série de réunions sur ce sujet. Nous avons l'intention d'approfondir l'ensemble de la question. Le comité de direction a convenu que nous allons, pour le moins, y consacrer nos cinq prochaines réunions.

Je souhaite la bienvenue au sénateur Dan Lang du Yukon.

Les témoins que nous allons entendre aujourd'hui sont M. David Osbaldeston et M. Donald Roussel de Transports Canada. Je vous souhaite à tous deux la bienvenue et vous remercie de vous joindre à nous ce matin. Nous avons reçu hier votre dossier d'information, dont des copies ont été remises à tous les membres du comité. Nous croyons savoir que vous avez déjà comparu devant un autre comité du Sénat et devant un comité de la Chambre au sujet du projet de loi C-10.

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada : Nous vous remercions de l'occasion que vous nous donnez de participer aujourd'hui à ce débat. Nous sommes ravis de comparaître devant vous pour vous fournir les précisions additionnelles que vous pourriez souhaiter sur les amendements apportés récemment à la Loi sur la protection des eaux navigables. Les modifications permettront d'établir un régime de réglementation plus souple visant à mieux appuyer la diversité du milieu marin actuel au Canada et en particulier, le développement et la remise en état d'infrastructures et la réalisation de projets d'exploitation des ressources naturelles. La rationalisation du processus de réglementation du gouvernement fédéral relativement à de tels projets demeure une priorité de Transports Canada, alors que nous entendons poursuivre les changements que nous avons entrepris et favoriser la croissance économique.

In saying this, we recognize that there is concern among some interest groups and the general public. Our data in Canada show that there are six million recreational boaters who own three million recreational boats. It is normal to have a high public interest in this domain.

The Chair: It is probably fair to say that we have received an inordinately large volume of representations by email so we are aware that there is a great interest. That is another reason we are hoping you will give us the tools to respond.

Mr. Roussel: Some interest groups believe that these amendments will impact adversely the current public right to navigation and that major infrastructure and resource projects will no longer be required to complete an environmental assessment under the Canadian Environmental Protection Act. We would like to take this opportunity to ensure the committee that the Navigable Waters Protection Act will continue to protect the right of public navigation and that the environmental requirement for above-noted projects will remain. We will be pleased to give additional details to the committee following our opening statement.

David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada: Thank you. I hope to provide a quick outline of some of the key points contained in the Navigable Waters Protection Act and their purpose.

As you are aware, the main objective and scope of the amendments is to meet the needs of proponents of works and those who use Canada's vast waterways in order to allow a balanced approach to the shared use of those waterways. The previous legislative and regulatory process failed to provide a review and approval process commensurate to the degree of potential interference with navigation. Small infrastructure projects with little impact on navigation and projects over sections of waters that could not be reasonably navigated were caught in an extensive review. These processes were required under the legislation without any potential flexibility incorporated therein. As a result, this seriously affected infrastructure project development and refurbishment timelines.

For example, the North Channel Bridge, which connects Akwesasne and the city of Cornwall, serves 2.2 million automobile trips and over 125,000 truck trips per year. The replacement of this bridge is long overdue. However, due to a gap in the legislation, a separate act of Parliament would have been required to bring replacement to fruition, a process that would have taken much longer than simply providing for its review, as with all other bridges in Canada under the provisions of the NWPA.

Even the smallest but most common infrastructure projects, such as bridge re-decking and guardrail replacement, which have no impact whatsoever on the navigational envelope and thus the

En disant cela, nous convenons que certains groupes d'intérêt et le grand public peuvent avoir des préoccupations en la matière. Nos données révèlent qu'il y a environ six millions de plaisanciers au Canada qui possèdent trois millions d'embarcations. Il est donc normal que ces questions suscitent beaucoup d'intérêt chez le public.

Le président : Il est certain que nous avons reçu par courriel un volume inhabituel d'observations sur ces questions et nous réalisons donc fort bien l'intérêt qu'elles suscitent. Nous espérons donc que vos réponses nous fourniront les outils pour y répondre.

M. Roussel : Certains groupes d'intérêt estiment que ces amendements nuiront au droit actuel du public à la navigation et que les grands projets d'infrastructures et de ressources n'auront plus à subir une évaluation environnementale en application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Nous tenons à profiter de cette occasion pour garantir au comité que la Loi sur la protection des eaux navigables continuera à protéger le droit du public à la navigation et que les exigences environnementales continueront à s'appliquer aux projets évoqués ci-dessus. Nous nous ferons un plaisir de donner de plus amples détails sur ce point aux membres du comité à la suite de nos remarques préliminaires.

David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables, Transports Canada : Je vous remercie. Je vais vous présenter dans les grandes lignes quelques-uns des points importants de la Loi sur la protection des eaux navigables et vous expliquer leur raison d'être.

Comme vous le savez, la loi modifiée vise à répondre aux besoins des promoteurs d'ouvrages et de ceux qui utilisent nos voies navigables, afin d'établir un juste équilibre relativement à l'utilisation partagée de nos voies navigables. Les processus législatif et réglementaire précédents ne fournissaient pas un mécanisme d'examen et d'approbation des ouvrages correspondant à la mesure dont ceux-ci sont susceptibles de gêner la navigation. Les petits projets d'infrastructures ayant peu d'incidence sur la navigation et les projets réalisés dans des parties des voies navigables qui ne peuvent raisonnablement être utilisées aux fins de la navigation étaient assujettis à de longs processus d'examen. La législation ne laissait aucune marge de manœuvre en la matière. De ce fait, les échéanciers de réalisation et de remise à neuf des projets d'infrastructures étaient grandement retardés.

À titre d'exemple, le pont du chenal Nord, qui relie Akwesasne et la ville de Cornwall, accueille 2,2 millions de voyages en automobile et plus de 125 000 voyages par camion chaque année. Ce pont aurait dû être remplacé depuis longtemps. Cependant, en raison d'un vide juridique dans notre législation, il aurait été nécessaire que le Parlement adopte une loi distincte pour que ce projet soit mené à bien, un processus qui aurait pris beaucoup plus de temps qu'un simple examen pouvant être effectué comme pour tous les ponts au Canada en vertu des dispositions de la Loi sur la protection des eaux navigables.

Même les plus modestes et les plus courants des projets de remise en état d'infrastructures, comme la réfection du tablier du pont et le remplacement des glissières de sécurité, projets qui n'ont

safety underneath the bridge structure, generated not only a required detailed navigable assessment but also a time-consuming and costly environmental assessment under the previous legislation. It is the government's position that such requirements were neither warranted nor reasonable.

In order to make the Navigable Waters Protection Act relevant in today's operational and economic climate, the amendments have introduced a tiered approval process that ensures a review and approval process more commensurate with the degree of potential interference that a work may have on navigation than what was provided for previously.

The new provisions of the amended act also define classes of navigable waters that would not be reasonably used for navigation. The intention of defining classes of minor waters is to better focus efforts on truly navigable waters as opposed to farmers' drainage ditches or watercourses too small, shallow, obstructed or steep to reasonably be used for navigation.

Similar to minor waterways, the concept of minor works is introduced in the new legislation. Criteria are being developed and will be published as orders for small structures such as private docks and boathouses that have little to no impact on navigation. This will allow the department to reallocate the necessary resources required to manage the regulatory process for major projects involving infrastructure development, energy, mining, aquaculture, forestry and a myriad of other industry areas within Canada's economy.

Furthermore, the removal of the term "named works" now allows for the review of any work, commensurate with its potential impact upon navigation and not on the basis of the actual type of work in question, allowing for better oversight and regulatory control of the installation of works on Canada's waterways. New provisions also provide us with a system of increased fines to act as a deterrent to non-compliance.

In closing, the amended act will help us to do a much more effective job of protecting the public interest in navigable waters while at the same time expediting infrastructure growth and development. Without these amendments, we would continue to experience delays in the approval of critical infrastructure projects. Our desired result is to stimulate the economy and remove the unnecessary regulatory burden, while continuing to provide due diligence with respect to the administration of this act.

The Chair: I have a long list developing here. Senator Spivak has to leave early, so I have agreed that she could be first on the list.

aucune répercussion sur la navigation sous la structure du pont, exigent non seulement une évaluation exhaustive de la navigation, mais aussi une évaluation environnementale longue et coûteuse en vertu de la législation existante. Le gouvernement estime que ces exigences n'étaient ni justifiées ni raisonnables.

Pour rendre la Loi sur la protection des eaux navigables plus pertinente dans le contexte opérationnel et économique actuel, les modifications ont mis en place un processus d'approbation par catégories qui établit un mécanisme d'examen et d'approbation qui concorde davantage avec la mesure dans laquelle un ouvrage est susceptible de gêner la navigation, que celui qui existait jusqu'ici.

En premier lieu, les nouvelles dispositions de la loi modifiée définissent des catégories d'eaux navigables qui ne peuvent raisonnablement être utilisées pour la navigation. Ces dispositions ont pour but de définir des catégories d'eaux secondaires de façon à ce que nous consacrons nos efforts à des cours d'eau vraiment navigables au lieu de consacrer nos ressources à évaluer des fossés de drainage utilisés par les fermiers ou des cours d'eau trop petits pour être navigables.

Dans le même ordre d'idées que les voies navigables secondaires, le concept « d'ouvrages secondaires » est introduit dans la nouvelle législation. Des critères sont en voie d'être élaborés et seront publiés à titre de décrets relativement aux petits ouvrages comme les quais privés et les remises à bateaux qui ont peu d'incidence sur la navigation sinon aucune. Cela permettra au ministère de réattribuer les ressources requises auparavant pour gérer le processus de réglementation à des grands projets d'exploitation énergétiques dans les secteurs des mines, de l'aquaculture, de l'exploitation forestière et dans quantité d'autres secteurs de l'économie canadienne.

En outre, le retrait de la notion « d'ouvrages désignés » permet maintenant d'examiner tous les ouvrages, en fonction de leurs répercussions éventuelles sur la navigation et non en fonction du type d'ouvrage en question — ce qui permettra d'exercer une meilleure surveillance et un meilleur contrôle réglementaire de l'aménagement des ouvrages dans les voies navigables du Canada. Les nouvelles dispositions nous permettront d'établir un régime comportant des amendes plus élevées qui serviront d'éléments de dissuasion pour contrer les cas de non-conformité à la réglementation.

En terminant, soulignons que la loi modifiée nous aidera à accomplir un bien meilleur travail en ce qui concerne la protection des intérêts du public à l'égard des cours d'eau navigables tout en favorisant une expansion accélérée des infrastructures. Sans ces modifications, nous continuerions d'accuser des retards dans l'approbation des projets d'infrastructures cruciaux. Ce que nous cherchons à faire, c'est de stimuler l'économie et d'éliminer les fardeaux réglementaires superflus, tout en continuant à faire preuve de diligence raisonnable relativement à l'administration de la loi.

Le président : La liste des sénateurs désirant poser des questions s'allonge. Le sénateur Spivak doit partir de bonne heure, c'est pourquoi j'ai accepté de l'inscrire en tête de liste.

Senator Spivak: I think it is customary for the deputy chair to go first. Please go ahead.

Senator Mitchell: I will defer to you.

Senator Spivak: That is fine.

Senator Neufeld: Is there something in the air? We are being too nice here.

Senator Mitchell: We always build consensus through cooperation in this committee.

I have many questions, as do the other members. Basically, this bill will allow for many projects that would otherwise not have been excluded to be excluded from a review based on a ministerial decision. Is that right?

Mr. Osbaldeston: This law will allow for many small projects, many of which unfortunately do not come our way for review, such as cottage docks and cottage swim rafts, to forgo having to apply for approval in advance of construction. They are still covered under the legislation. The only thing they are being excluded from is needing to apply in advance for that approval.

Senator Mitchell: I see criteria that actually mean certain projects will not be, as you have outlined, reviewed under this particularly. If your minister excludes a given project, does that mean that, under the Canadian Environmental Assessment Agency, CEAA, whatever review they were going to do on the environmental impact will automatically be excluded as well?

Mr. Osbaldeston: No. Where there were projects that could be bound for an environmental assessment that we would have triggered before, because these projects are associated with water, other environmental assessment triggers through other federal bodies and through provincial bodies and through municipal bodies kick in.

For example, we are very closely tied to the Department of Fisheries and Oceans. Even a bridge that does not have a pier going into the water, although it may not cause navigational concern, still causes a shadow going over the water, and that could have habitat impact for fish involved, and therefore DFO would be looking at it from an environmental assessment point of view.

Senator Mitchell: If these other environmental assessments can proceed, what is the nature of the overlap with provincial? Why could they not be done in a parallel fashion? If this does not actually exclude other environmental assessments, how does it speed up any process in the pursuit of the objective of greater and quicker economic development? Why could you not do it in a parallel way?

Mr. Osbaldeston: Part of the overall stimulus package is to harmonize those environmental assessment projects with the provinces and others where possible, and work is being done through the agency on that right now.

Le sénateur Spivak : L'usage veut que le vice-président pose la première question. Je vous cède la parole.

Le sénateur Mitchell : Je la prendrai après vous.

Le sénateur Spivak : D'accord.

Le sénateur Neufeld : Y a-t-il quelque chose de spécial dans l'air? Nous faisons preuve de trop d'amabilités ce matin.

Le sénateur Mitchell : Nous sommes habitués, dans ce comité, à coopérer pour parvenir à des consensus.

J'ai de nombreuses questions, tout comme les autres membres. Pour l'essentiel, ce projet de loi va permettre à de nombreux projets d'être dispensés d'examen par décision ministérielle, ce qui n'aurait pas été le cas autrement. Est-ce exact?

M. Osbaldeston : Cette loi va dispenser les promoteurs de nombreux petits projets, pour lesquels malheureusement nous ne recevions pas de demandes d'examen, comme des pontons d'accostage et des plates-formes de baignade devant des chalets, de devoir demander une approbation avant la construction. Ces installations sont toujours soumises à la réglementation, mais leurs promoteurs n'ont plus à demander d'approbation avant de faire les travaux.

Le sénateur Mitchell : Je constate, comme vous l'avez indiqué, que les critères figurant dans ces dispositions auront concrètement pour effet de dispenser certains projets d'examen. Cela veut-il dire que si votre ministre dispense d'examen un projet donné, il sera aussi automatiquement dispensé de tout examen que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale aurait eu à faire autrement?

M. Osbaldeston : Non. Dans le cas des projets qui auraient dû faire auparavant l'objet d'une évaluation environnementale, parce qu'ils touchent à l'eau, les évaluations environnementales relevant d'autres organismes fédéraux, provinciaux et municipaux continueront à se faire.

C'est ainsi que nous travaillons très étroitement avec Pêches et Océans Canada. Même si un pont enjambe un cours d'eau et n'a pas de pilier dans l'eau, et qu'il ne pose donc aucun problème pour la navigation, il projette une zone d'ombre sur l'eau qui pourrait avoir des effets sur l'habitat des poissons vivant à cet endroit. Pêches et Océans Canada en fera une évaluation environnementale.

Le sénateur Mitchell : Si ces autres évaluations environnementales peuvent toujours être faites, quelle est la nature des dédoublements avec les provinces? Pourquoi ces évaluations ne pourraient-elles pas être faites en parallèle? Si, dans la pratique, les autres évaluations environnementales doivent toujours être faites, en quoi cela accélère-t-il le processus pour permettre un développement économique plus important et plus rapide? Pourquoi ne pourriez-vous pas le faire en parallèle?

M. Osbaldeston : Une partie de l'ensemble des mesures incitatives proposées vise à harmoniser ces projets d'évaluation environnementale avec ceux des provinces et d'autres administrations quand cela s'avère possible, et l'agence y travaille actuellement.

Three pieces are required for us to issue our approval document. We must complete a navigational assessment when required. We must ensure that an environmental assessment, when required, is completed and positive. The third piece is that where Aboriginal consultation is required, that has taken place.

We do not trigger the environmental assessment. The environmental assessment is carried out by someone else. It allows us to proceed to utilize our resources a little more quickly to go to some of these larger projects. That is not the case when we have all these other smaller projects hanging around that should not be triggering an environmental assessment, such as cottage docks.

Senator Milne: How do you know whether a project is large or small unless you assess it?

Mr. Osbaldeston: We did a study over a number of years of the types of small projects that were coming in by application, such as cottage docks, swim rafts, aerial cables going over waterways. Consistently, we could tell the client, "As long as you construct in this manner over this type of water, the project is approved." As a result of doing hundreds and hundreds of these and being able to identify upfront for them what the criteria are to get approval, it we realized that if we just told the clients upfront, "As long as you construct in this manner, you will not have a navigational hazard," then we could eliminate that application process. It does not eliminate the purview under the act. They are still covered under the act. The only thing we are eliminating is application for approval in advance. It provides them pre-approval. If they do not follow the outlined criteria, then they have stepped out of their class and are subject to go back through a formal application and review process.

Senator Mitchell: It seems to me that the distinction as you describe it is so limited that it raises the fear that this really means something far more. If it is so limited, and you still need to use some resources to figure out these criteria, to see at some level that they apply, then how does that reduce your use of resources? I do not see it.

Mr. Osbaldeston: Over the course of the last year we have attempted to introduce some of these mechanisms through risk management policies and, indeed, develop minor works policies that have been in place. In developing those policies and eliminating the paper associated with those works coming in on those few we have identified over the last year, we have not had one single complaint, to my knowledge, with respect to their introduction and use.

Our problem really rests with the fact that when you have paper come in the door, you must do something with it, and doing something with it takes time, even if ultimately the doing something with it that takes the time comes up with the answer that there is no interference to navigation. If we can tell them

Pour accorder notre approbation, nous avons besoin de trois éléments. Nous devons procéder à une évaluation des effets sur la navigation quand cela s'avère nécessaire. Nous devons nous assurer, quand il y a lieu, qu'une évaluation environnementale a été faite et qu'elle s'est avérée favorable. Nous devons enfin vérifier que les consultations avec les Autochtones ont bien eu lieu quand la situation l'exige.

Ce n'est pas nous qui déclenchons les évaluations environnementales. Elles sont réalisées par d'autres organismes. Cela nous permet d'affecter un peu plus rapidement nos ressources à certains projets plus importants, ce que nous ne sommes pas en mesure de faire quand nous devons nous occuper de tous ces autres projets plus petits qui ne devraient pas nécessiter d'évaluation environnementale, comme dans le cas des pontons d'accostage.

Le sénateur Milne : Comment savez-vous si un projet est important ou petit tant que vous ne l'avez pas évalué?

M. Osbaldeston : Nous avons analysé sur un certain nombre d'années les types de petits projets qui nous étaient soumis, comme des pontons d'accostage, des plates-formes de baignade et des câbles aériens au-dessus de voies navigables. Nous étions régulièrement en mesure de dire au client que pourvu qu'il s'y prenne de telle ou telle façon sur ce plan d'eau, le projet serait approuvé. À force de traiter des centaines et des centaines de dossiers de ce type, nous avons réalisé que nous étions en mesure de déterminer à l'avance les critères qu'ils devaient respecter pour être approuvés. Nous pouvions donc dire à l'avance aux clients que pourvu qu'ils s'y prennent de telle façon, ils ne causeraient pas de risque à la navigation. Nous pouvions alors éliminer tout ce processus de demande. Cela ne les dispense pas de respecter la loi. Elle s'applique toujours. La seule conséquence est l'élimination de la demande préalable d'approbation. Les clients obtiennent une approbation préalable. S'ils ne respectent pas les critères indiqués, ils ne relèvent plus de la même catégorie et doivent revenir au processus officiel de demande et d'examen.

Le sénateur Mitchell : Il me semble que la distinction que vous faites est si mince que cela incite à craindre qu'elle cache quelque chose de plus important. Si elle est si ténue, et que vous avez encore besoin de certaines ressources pour analyser ces critères, pour voir à quel niveau ils s'appliquent, comment allez-vous pouvoir réduire vos besoins en ressources? Ça ne me paraît pas évident.

M. Osbaldeston : Au cours de la dernière année, nous nous sommes efforcés d'utiliser certains de ces mécanismes dans le cadre des politiques de gestion du risque et, en vérité, d'élaborer des politiques pour les petits travaux qui sont en place. L'adoption de ces nouvelles procédures, et l'élimination de la paperasserie pour les quelques dossiers que nous avons identifiés l'an dernier, n'ont, à ma connaissance, suscité aucune plainte.

Notre problème tient en vérité au fait que lorsque vous recevez un dossier, vous devez en faire quelque chose, et cela prend du temps, même s'il s'avère au bout du compte que la réponse consiste à dire que le projet ne gêne en rien la navigation. Si nous pouvons dire à l'avance comment s'y prendre pour ne pas gêner la

upfront how to stay away from interfering with navigation, then we will save the paper coming in the door and save the time expended in making that assessment. That resource saving can be used on the larger projects that truly have potential for impact.

Senator Spivak: I think it is important for the public to know that this is sort of like Alice in Wonderland, verdict first and trial afterwards. Usually we examine legislation before it has been passed, but this has been passed. That is an important point.

I think also it is important to note that many of the people who have great fears about this legislation are not opposed to changes in the Navigable Waters Protection Act but are concerned with the process.

I have two questions; I will give them both at once to hasten things. First, in your document, you talk about public consultation, but I do not know whom those public consultations were with. Unless I am mistaken, they were certainly not with groups like Ducks Unlimited and all the recreation and boating people. I would like to know with whom you consulted.

However, the more important issue is that it is the minister who decides classes of works and classes of waters. As I understand, there is no need to comply with the Statutory Instruments Act. That means you bypass requirements of the act, and it dispenses with examination, registration and parliamentary scrutiny of such orders. This particular provision in the act has caused a great deal of concern. Could you comment on that?

Mr. Osbaldeston: On first part of the question with respect to consultation, as you have heard, it is one of the oldest pieces of legislation in Canada. In its 127 years of existence, there has been very little modification to meet current economic needs or, for that matter, any of the historical needs on the way up.

We had myriads of files of complaints from industry — many meetings over the course of the last 20 years with representatives of national associations of the various industries in Canada. We had municipalities writing to us constantly, in each case not only identifying concerns with the legislation and the inability to operate within it, but also providing to us recommendations — suggestions for change, suggestions for improvement.

It is those concerns and recommendations that we considered in our policy work leading toward these amendments. That is the consultative process we had in advance of the process that has recently undergone parliamentary review.

On the second part of your question, with respect to orders —

navigation, nous réduisons le nombre de dossiers qui nous sont soumis et le temps nécessaire pour procéder à l'évaluation. Les ressources ainsi économisées peuvent alors être affectées à des projets plus importants, qui pourraient vraiment avoir des répercussions.

Le sénateur Spivak : Je trouve important que le public sache que nous sommes là dans le monde d'Alice au pays des merveilles, on commence par rendre le verdict et on fait le procès ensuite. En règle générale, nous étudions la législation avant qu'elle soit adoptée, mais celle-ci a été adoptée. C'est un point important.

Il me semble également important de signaler que nombre de personnes qui craignent les effets de cette législation ne s'opposent pas aux modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables, mais sont plutôt préoccupées par le processus.

J'ai deux questions à vous poser dont je vais vous faire part en même temps pour gagner un peu de temps. Tout d'abord, dans votre document, vous parlez des consultations publiques, mais je ne sais pas qui a été consulté. Sauf erreur de ma part, ce ne fut certainement pas avec des groupes comme Canards Illimités ni avec des représentants du secteur des loisirs ou avec des plaisanciers. J'aimerais savoir qui vous avez consulté.

Toutefois, ce qui est plus important est que c'est le ministre qui décide des catégories d'ouvrages et des catégories d'eaux. Si je comprends bien, il n'est pas nécessaire de se conformer à la Loi sur les textes réglementaires. Cela signifie que vous pouvez contourner les exigences de la loi, que le nouveau texte dispense ces décrets d'examen, d'enregistrement et de contrôle parlementaire. Cette disposition précise de la loi a soulevé beaucoup d'inquiétude. Qu'avez-vous à en dire?

M. Osbaldeston : En ce qui concerne la première partie de votre question, sur les consultations, comme vous l'avez entendu, c'est l'une des plus anciennes lois du Canada. Au cours de ses 127 années d'existence, elle n'a subi que très peu de modifications pour s'adapter aux besoins économiques actuels ou aux autres types de besoins qui se sont fait jour au cours des années.

Nous avons reçu quantité de dossiers de plaintes de l'industrie et avons eu de nombreuses réunions au cours des 20 dernières années avec des représentants des associations nationales des divers secteurs d'activités du Canada. Des municipalités nous écrivent régulièrement en nous faisant part non seulement des problèmes que pose l'application de cette législation, et de leur incapacité à l'appliquer, mais aussi en nous transmettant des recommandations et des propositions de modifications et d'améliorations.

Ce sont ces préoccupations et ces recommandations dont nous avons tenu compte pour élaborer la politique qui a abouti à la rédaction de ces amendements. C'est le processus de consultation que nous avons suivi avant d'en arriver récemment à l'examen parlementaire.

Quant au second volet de votre question, concernant les décrets...

Senator Spivak: If I may, with great respect, we have had thousands of emails from people. If you had done such a good job of consulting, why are we getting all this static? Why are so many people saying, "We think there should be changes to the act," — they are acknowledging that — "but we have not been consulted"?

Mr. Osbaldeston: I am aware of the email traffic, the telephone traffic and the letter traffic. I have rooms full of it, as do you, but much of that is based on misinformation in a couple of key areas.

The first would be "named works." Information was sent out through the Internet by other parties saying that by removing the named works from the legislation, which are bridges, booms, dams and causeways, we were no longer going to be reviewing those types of works at all under this legislation should the amendments have been passed.

That is incorrect. It was not removing those works from the purview of the legislation. It was removing their special status as being named, and that leading to the fact that whether you were a footbridge going over a golf course creek or the Confederation Bridge between New Brunswick and P.E.I., you had to go down the exact same environmental and navigational review process.

We believe that all works should be reviewed in accordance with their potential interference to navigation. Depending on the degree of such interference, that is the degree of review they should receive. Obviously, bridges, booms, dams and causeways — substantial interferences to navigation — will have full review under our legislation. That is one area.

Senator Spivak: All these people are misinformed, are they? They are not just concerned about navigation; they are concerned about the environment. That is a separate issue from navigation, and under this act, that was a trigger. That is the whole key to their concern.

Mr. Osbaldeston: The essence of the triggers stemming from the Navigable Waters Protection Act prior to these amendments was substantial interference to navigation; that was section 5.1 of the last act. That clause remains in this legislation as section 5.2. If you pose a substantial interference to navigation, we will trigger the Canadian Environmental Assessment Act. The triggers remain. Again, that was misinformation.

Senator Spivak: That is helpful.

Mr. Osbaldeston: Returning to the question of named works, if we were not going to review them, their concern was that no one would be looking at the environmental assessment aspect associated with them as well. If we are going to review them and there are substantial interferences by their very nature, they will trigger environmental assessments.

Le sénateur Spivak : Si vous me le permettez, avec tout le respect que je vous dois, nous avons reçu des milliers de courriels de gens. Si vous avez fait un aussi bon travail de consultation, pourquoi tant de gens nous font-ils part de leurs craintes? Pourquoi tant de gens nous disent estimer que le texte de la loi devrait être modifié — ils en conviennent — mais se plaignent de ne pas avoir été consultés?

M. Osbaldeston : Je sais qu'il y a quantité d'envois de courriels, de messages téléphoniques et de lettres. Tout comme vous, j'en ai des salles pleines, mais cela est dû, dans une large mesure, à des renseignements erronés dans quelques domaines importants.

Le premier concerne les « ouvrages désignés. » Certains ont prétendu sur Internet qu'en supprimant cette appellation du texte de la loi, qui désignait les ponts, les estacades, les barrages et les chaussées, nous ne serions plus tenus par le nouveau texte de loi de procéder à l'examen de ces types d'ouvrages si les amendements étaient adoptés.

C'est inexact. Cela ne veut pas dire que ces ouvrages ne seront plus soumis à l'application de la loi. Il s'agit pour nous d'éliminer la catégorie des ouvrages désignés. Cela revient à dire que peu importe qu'il s'agisse d'une passerelle au-dessus d'un ruisseau traversant un terrain de golf ou du pont de la Confédération entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, vous devez dorénavant suivre exactement le même processus d'examen en matière d'environnement et de navigation.

Nous sommes d'avis que tous les ouvrages devraient faire l'objet d'examen en fonction de la mesure dans laquelle ils peuvent gêner la navigation. Le niveau d'examen devrait être fonction du niveau de gêne. Bien évidemment, les ponts, les estacades, les barrages et les chaussées qui constituent des gênes bien réelles à la navigation devront faire l'objet d'un examen complet en vertu de la législation. C'est là une chose.

Le sénateur Spivak : Vous estimez donc que tous ces gens sont mal informés. Est-ce bien le cas? Il n'y a pas que la navigation qui les préoccupe, il y a aussi l'environnement. C'est là une question distincte et c'est elle qui a déclenché ce tollé. Elle est au cœur de leurs préoccupations.

M. Osbaldeston : Avant ces amendements, les éléments qui déclenchaient un examen en application de la Loi sur la protection des eaux navigables étaient des gênes importantes à la navigation. C'était l'objet de l'article 5.1 de l'ancienne loi. Cette disposition se retrouve dans le nouveau texte, à l'article 5.2. Si vous causez une gêne importante à la navigation, vous allez déclencher l'application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. L'élément déclencheur reste le même. Une fois encore, il s'agissait là d'informations erronées.

Le sénateur Spivak : C'est une précision utile.

M. Osbaldeston : Pour en revenir à la question des ouvrages désignés, les gens craignent que si nous ne procédons pas nous-mêmes à leur examen, personne n'aille faire leur évaluation environnementale. Si nous procédons à leur examen et qu'ils posent, de par leur nature, des gênes importantes à la navigation, cela déclenchera les évaluations environnementales.

Senator Mitchell: If they are not, they will not trigger an environmental assessment.

Mr. Osbaldeston: Section 5.2 of the old act said that if you were not a substantial interference to navigation, you were not on the law list for triggering an environmental assessment. This is a similar case here. Other interference, other than substantial, does not trigger.

Senator Mitchell: Maybe that is where we need the amendment — that it should or should not exclude the triggering.

Mr. Osbaldeston: Those would be considerations for the agency; we do not deal with the Canadian Environmental Assessment Act. It is outside of our purview.

Senator Spivak: What about the second part of the order, the minister's discretionary powers and the Statutory Instruments Act?

Mr. Osbaldeston: When the assistant deputy minister for transport and myself first approached the Standing Committee on Transportation, Infrastructure and Communities in February 2008, after a year and a half of policy review in my own shop, the proposal that we tabled to them was to start a preliminary consultation process on potentially repealing this particular piece of legislation in its entirety and coming through with an entirely new piece of legislation.

Because of time concerns and some other concerns on the table at the time, that committee chose, as they put it, low-hanging fruit. Could we identify low-hanging fruit that could provide the greatest benefit in the shortest time to the most people? We did so. We gave them with a list of measures we thought would provide for that outcome.

Our intention was to move that into a formal regulatory process immediately after their preliminary consultation. However, events transpired. They issued their report in June and we ended up with a summer recess. Time for our response on the part of the government was pre-empted by the call of an election, which subsequently led to a new crisis upon the return of the government, that being the economic crisis.

In order to deal with the economic crisis after the hearings of the Standing Committee on Transportation, Infrastructure and Communities, it was clearly understood that the approval process for a navigable waters protection approval was a great impediment to getting infrastructure projects under way and refurbished in Canada. If that was to be the goal of the economic stimulus package, then they needed to fix the legislation. Regulatory process takes a number of years for full public consultation. It was determined that to provide the benefit over

Le sénateur Mitchell : Et donc s'ils ne font pas l'objet d'examen, il n'y aura pas non plus d'évaluation environnementale.

M. Osbaldeston : L'article 5.2 de l'ancienne loi disait déjà que si un ouvrage ne constitue pas une gêne importante à la navigation, il n'y avait pas de raison de lancer une évaluation environnementale. Il en est de même ici. Les autres formes de gêne, qui ne sont pas importantes, ne déclenchent pas d'évaluation environnementale.

Le sénateur Mitchell : C'est peut-être là qu'il faudrait apporter un amendement, précisant les cas dans lesquels une évaluation environnementale sera faite et ceux dans lesquels il n'y en aura pas.

M. Osbaldeston : C'est là une question qui relève de l'agence. Nous ne nous occupons pas de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Cela n'est pas de notre ressort.

Le sénateur Spivak : Qu'en est-il de la seconde partie du décret, des pouvoirs discrétionnaires du ministre et de la Loi sur les textes réglementaires?

M. Osbaldeston : Lorsque le sous-ministre adjoint des Transports et moi-même avons approché pour la première fois le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités en février 2008, après un an et demi d'examen de la politique dans mes propres services, la proposition que nous leur avons soumise était de lancer un processus de consultations préliminaires sur l'abrogation éventuelle de l'intégralité de ce texte et de soumettre un texte de loi complètement nouveau.

À cause des délais que cela aurait entraînés et d'autres préoccupations d'actualité à l'époque, le comité a choisi de s'attaquer d'abord aux questions les plus faciles. Il nous a demandé de cerner d'abord les questions les plus faciles qui offriraient le plus d'avantages dans le délai le plus court au plus grand nombre de gens. C'est ce que nous avons fait. Nous leur avons fourni une liste des mesures qui, à notre avis, permettraient d'obtenir ce résultat.

Nous avions alors l'intention de soumettre ces mesures au processus réglementaire officiel immédiatement après les consultations préliminaires. Les choses ne se sont pas déroulées comme prévu. Le comité a publié son rapport en juin, juste avant le congé d'été. Ensuite, nous n'avons pas eu l'occasion de préparer notre réponse au nom du gouvernement à cause du déclenchement d'une élection, et nous nous sommes retrouvés plongés dans une nouvelle crise lors du retour du gouvernement, la crise économique.

Afin de faire face à la crise économique après les audiences du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, il est devenu manifeste que le processus d'approbation pour la protection des eaux navigables constituait un frein important à la réalisation de projets d'infrastructures et de remise à neuf au Canada. S'il s'agissait là de l'objectif de l'ensemble de mesures de stimulation économique, il fallait donc corriger la législation. Le processus réglementaire prend plusieurs années lorsqu'on veut mener des consultations

the two-year period of the economic stimulus package, orders would be the more efficient and effective way to move quickly and follow up at a later date with a full regulatory review process.

Senator Spivak: I have a final comment. I do not want to put you on the spot, but it appears that this was a political decision, not necessarily a bureaucratic decision. You do not have to respond to that comment.

The Chair: On a point of clarification, I understood that the study included input from the parliamentary side to develop a process for amending this act going back seven or so years. You talked about elections intervening in that process and, therefore, the amendments not being brought forward before now. When Parliament returned, it faced dealing with an economic crisis, and so this was brought forward to remove impediments to certain projects. Given that this was done quite quickly, as Senator Spivak has suggested, are all the amendments that you folks were planning to bring forward before the prorogation of Parliament included in this package, or is this only a first step in terms of modernizing and upgrading the Navigable Waters Protection Act?

Mr. Osbaldeston: This is not a new piece of legislation but an amended piece of legislation. Over the 20 years that the policy review was conducted, and more importantly the 18 months prior to approaching Standing Committee on Transportation, Infrastructure and Communities, we had identified approximately 70 different concepts to consider for amendment within the legislation. The concepts contained within the amendments in the new legislation are indeed those pieces of low-hanging fruit that were identified to the House of Commons committee to provide the greatest benefit in the shortest amount of time to the widest breadth of individuals and agencies in Canada. They have been incorporated in this set of amendments.

The Chair: Thank you. Is it fair for us to conclude that there is an ongoing process under your direction for further amendments or for a complete new act on navigable waters protection?

Mr. Osbaldeston: One of the amendments in the legislation provides for a five-year review. We will take the five years of operation of these amendments to assess, in consultation and collaboration with our stakeholders across the country, their benefit to determine whether the amendments are achieving the intended results and to ensure they are not providing any undesirable results that need to be corrected. We have committed to report back and identify whether these amendments are sufficient and whether more are required.

complètes. Il a été décidé que, pour tirer tout le parti possible de l'ensemble des mesures d'incitation économique étalées sur deux ans, le recours à des décrets serait plus efficient et efficace pour aller rapidement de l'avant. Le processus complet d'examen réglementaire interviendrait par la suite.

Le sénateur Spivak : J'ai un dernier commentaire. Je ne veux pas vous mettre sur la sellette, mais il semble qu'il s'agissait là plutôt d'une décision politique et pas nécessairement bureaucratique. Vous n'êtes pas tenu de répondre à ce commentaire.

Le président : J'aimerais préciser que je crois savoir que, il y a environ sept ans, l'étude a tenu compte de l'apport des parlementaires pour élaborer un processus visant à modifier cette loi. Vous avez parlé des élections qui sont venues bouleverser le calendrier et c'est la raison pour laquelle les amendements ne nous ont pas été soumis auparavant. Lorsque le Parlement a repris ses travaux, il a été confronté à une crise économique, et ces mesures ont été prises pour éliminer des entraves à la réalisation de certains projets. Puisque cela a été fait assez rapidement, comme le sénateur Spivak l'a laissé entendre, est-ce que tous les amendements que vous avez prévu de soumettre avant la prorogation du Parlement se trouvent dans cet ensemble d'amendements, ou s'agit-il seulement d'une première étape pour moderniser et mettre à niveau la Loi sur la protection des eaux navigables?

M. Osbaldeston : Il ne s'agit pas d'un nouveau texte de loi mais d'un texte amendé. Au cours de la vingtaine d'années pendant laquelle la politique a été examinée, et surtout pendant les 18 mois précédant le moment auquel nous nous sommes adressés au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, nous avons cerné environ 70 concepts différents qu'il faudrait prendre en compte pour modifier la loi. Les concepts repris dans ces amendements sont en vérité ceux qui étaient les plus faciles à aborder et qu'avait désignés le comité de la Chambre des communes pour offrir les retombées les plus importantes dans les délais les plus courts au plus grand nombre de personnes et d'organismes au Canada. Ils ont été intégrés à cette série d'amendements.

Le président : Je vous remercie. Aurions-nous raison de conclure que vous dirigez un processus permanent pour apporter d'autres amendements à la loi ou pour parvenir à un texte de loi complètement nouveau sur la protection des eaux navigables?

M. Osbaldeston : L'un des amendements à la législation prévoit des examens quinquennaux. Au bout de cinq ans d'application de ces mesures, nous évaluerons l'intérêt qu'ils présentent, en consultation et en collaboration avec nos intervenants de toutes les régions du pays. Nous verrons alors s'ils ont permis d'atteindre les résultats visés et pourrions nous assurer qu'ils n'entraînent pas de résultats mal venus qu'il faudrait corriger. Nous nous sommes engagés à faire rapport à nouveau et à indiquer si ces amendements sont suffisants, et si d'autres sont nécessaires.

Senator Spivak: Mr. Chair, unfortunately I have to leave. May I ask these gentlemen to provide us with a written answer to the question of the minister's discretion and the statutory instruments, which he had no chance to answer in full?

The Chair: Do you understand what Senator Spivak is asking for? I do not want you to commit to something you cannot deal with.

Mr. Osbaldeston: Perhaps the best way to respond would be to ask that a formal request be made in writing, and we can determine the precise nature of the question.

The Chair: We might be able to bring it out in the course of the hearing this morning.

Senator McCoy: I am pleased that you have noted this time that the NWPA had not been amended substantially. When you appeared before the Senate Finance Committee you said that it had not been amended since its enactment in 1882. I am pleased to see some clarity emerge. That is what we would like to establish. According to your numbers, one out of every five Canadians has a direct interest by way of recreational navigation. How many would you estimate each level of government represents? All Aboriginals and all provincial and municipal governments have a vested interest in the Navigable Waters Protection Act. Therefore, it is important that we have the right balance.

I was trying to imagine what it looks like in reality. Mr. Osbaldeston, you are the manager of the Navigable Waters Protection Program under Transport Canada. How many people report to you?

Mr. Osbaldeston: The national program comprises approximately 70 individuals who are based in six regional offices across the country. Of the 70, approximately 42 are designated officers authorized to carry credentials and make decisions under the Navigable Waters Protection Act. The remaining individuals are clerical and managerial staff.

Senator McCoy: There are 42 designated officers with ministerial authority.

Mr. Osbaldeston: If managers are included, there are about 48.

Senator McCoy: Do they report to you?

Mr. Osbaldeston: I am a functional authority. The regional officers report to regional managers, and regional managers report to regional directors of marine safety, who report to regional directors general, who are at the assistant deputy minister level and report to the deputy minister.

Senator McCoy: Could you give us an organizational chart of that structure? It would be helpful.

Le sénateur Spivak : Monsieur le président, je dois malheureusement partir. Puis-je demander à ces messieurs de nous faire parvenir une réponse écrite à la question portant sur les pouvoirs discrétionnaires du ministre et sur les textes réglementaires, à laquelle le témoin n'a pas eu la possibilité de répondre en totalité?

Le président : Comprenez-vous ce que le sénateur Spivak demande? Je ne veux pas que vous vous engagiez à quelque chose que vous ne pourriez faire ensuite.

M. Osbaldeston : La meilleure solution pour répondre serait peut-être d'abord de nous soumettre la demande officiellement par écrit, ce qui nous permettrait de déterminer avec précision la nature de la question.

Le président : Nous pourrions peut-être le faire pendant le déroulement de l'audition de ce matin.

Le sénateur McCoy : Je suis ravie que vous ayez signalé cette fois-ci que la Loi sur la protection des eaux navigables n'a pas été modifiée de façon importante. Lorsque vous avez comparu devant le Comité sénatorial permanent des finances nationales, vous avez dit qu'elle n'avait pas été modifiée depuis sa promulgation en 1882. Je suis ravie de voir les choses se préciser. C'est ce que nous voulons faire. D'après les chiffres dont nous disposons, un Canadien sur cinq est concerné directement en pratiquant la navigation de plaisance. Combien de personnes estimez-vous que chaque palier de gouvernement représente? Tous les Autochtones et tous les gouvernements provinciaux et toutes les administrations municipales sont directement concernés par la Loi sur la protection des eaux navigables. Il est donc important que nous ayons le bon équilibre.

J'ai essayé d'imaginer comment les choses se présentent dans la réalité. Monsieur Osbaldeston, vous êtes le gestionnaire du Programme de la protection des eaux navigables à Transports Canada. Combien de gens relèvent de vous?

M. Osbaldeston : Le personnel du programme est composé d'environ 70 personnes en poste dans six bureaux régionaux à travers le pays. Parmi elles, environ 42 sont des fonctionnaires désignés autorisés à prendre des décisions en application de la Loi sur la protection des eaux navigables. Les autres employés font partie du personnel administratif et de gestion.

Le sénateur McCoy : Il y a 42 fonctionnaires désignés qui peuvent exercer des pouvoirs ministériels.

M. Osbaldeston : En comptant les gestionnaires, ils sont environ 48.

Le sénateur McCoy : Relèvent-ils de vous?

M. Osbaldeston : Je suis l'autorité fonctionnelle. Les fonctionnaires en poste dans les régions relèvent des gestionnaires régionaux, les gestionnaires régionaux relèvent des directeurs régionaux de la sécurité maritime, qui relèvent eux-mêmes des directeurs généraux régionaux, dont les postes se situent au niveau de sous-ministre adjoint et qui relèvent du sous-ministre.

Le sénateur McCoy : Pourriez-vous nous donner un organigramme? Cela serait utile.

Mr. Osbaldeston: Certainly.

Senator McCoy: Given the name of the act, Navigable Waters Protection Act, it would seem that the statutory duty put upon all 70 individuals of the Navigable Waters Protection Program might have something to do with protecting navigable waters. How would you characterize your statutory obligation?

Mr. Osbaldeston: Our obligation is to protect the public right of navigation. We protect safe navigation and the environment in doing so, but we protect safe navigation. I have to be up front: the title of the act from 1882 has been the subject of hours of discussion in policy review among practitioners to determine whether it is a misnomer. Under the law, we are protecting the common-law public right of navigation.

Senator McCoy: As you administer your statutory obligation to protect the public common-law right of navigation, are all navigators protected equally? Are there hierarchies of users, or are they all of equal weight and concern?

Mr. Osbaldeston: There is only one law, and it is for all Canadians; therefore, there is only one law and it applies equitably to all who navigate. We have to make decisions that provide a wider channel for a wider form of navigation, and those sorts of things, but there is one law servicing all Canadians.

Senator McCoy: I can appreciate in this day and age, with continual pressures on our civil service and cutbacks and so forth, that you have been sorely pressed and in fact have a backlog of applications. Your website indicated that last year, or it might have been the 2007-08 fiscal year, the Department of Transport received 2,500 applications under the Navigable Waters Protection Program. That would seem to me to be an average of just over 200 a month, which would be roughly 10 a day. Are you saying that your 70 individuals are unable to keep up with 10 applications a day spread across the country?

Mr. Osbaldeston: What does not appear in the applications that we receive on an annual basis is the corresponding number of applications that are ongoing under review on an annual basis. We do receive, on average, 2,500 applications annually, but on our desks, carried over from the year before, still undergoing review, are another approximately 2,500 applications. Some of these applications under review, as you can imagine, go on for two or three years for the mega hydro programs and mega transmission lines for large energy projects and pipelines. We are under review now for the Mackenzie Valley pipeline. It has been 14 years. There are projects still on our desks that carry over from year to year that we continue to work on. There are 2,500 new applications a year, but on average there are also 2,500 applications already on desks and moving in some form.

M. Osbaldeston : Bien évidemment.

Le sénateur McCoy : Puisque la loi s'appelle la Loi sur la protection des eaux navigables, on pourrait s'attendre à ce que les 70 personnes du Programme de la protection des eaux navigables aient quelque chose à voir avec la protection des eaux navigables. Comment définiriez-vous les obligations que vous impose la loi?

M. Osbaldeston : Notre obligation est de protéger le droit du public à la navigation. Nous veillons à la navigation sécuritaire et, ce faisant, nous protégeons l'environnement, mais nous protégeons avant tout la navigation sécuritaire. Je dois prendre les devants, car le titre de la loi de 1882 a fait l'objet d'heures de discussion entre les praticiens lors des examens de politique pour déterminer s'il induit ou non en erreur. En vérité, ce que nous protégeons en application de la loi est le droit du public à la navigation en common law.

Le sénateur McCoy : Lorsque vous administrez l'obligation qui vous est faite par la loi de protéger le droit du public à la navigation en common law, tous les navigateurs sont protégés de la même façon? Y a-t-il des hiérarchies d'utilisateurs, ou ont-ils tous la même importance?

M. Osbaldeston : Il n'y a qu'une loi et elle s'applique à tous les Canadiens. Elle s'applique donc de la même façon à tous ceux qui naviguent. Nous devons prendre des décisions qui permettent de disposer de chenaux plus larges pour permettre le passage de navires plus larges et ce genre de choses, mais il n'y a qu'une loi qui s'applique à tous les Canadiens.

Le sénateur McCoy : Je réalise fort bien qu'à l'époque qui est la nôtre, avec les pressions qui s'exercent continuellement sur notre fonction publique, les coupures, et autre, vous avez eu du mal à faire face à la situation et, en vérité, vous avez un arriéré de demandes. Votre site web précise que l'an dernier, ou c'était peut-être pour l'exercice 2007-2008, le ministère des Transports a reçu 2 500 demandes dans le cadre du Programme de la protection des eaux navigables. Si je calcule bien, c'est une moyenne d'un peu plus de 200 par mois, ce qui veut dire environ 10 par jour. Êtes-vous en train de nous dire que vos 70 employés ne sont pas en mesure de faire face à 10 demandes par jour venant de toutes les régions du pays?

M. Osbaldeston : Le nombre de demandes que nous recevons par année ne tient pas compte du nombre de demandes qui font l'objet d'examen sur une base annuelle. Nous recevons en moyenne 2 500 demandes par an, mais nous avons aussi sur nos bureaux des demandes des années antérieures, dont l'examen se poursuit. Cela en fait environ 2 500 de plus. Comme vous pouvez bien l'imaginer, certaines de ces demandes prennent de deux à trois ans à traiter. C'est le cas pour les grands programmes hydroélectriques ou les grandes lignes de transmission destinées aux grands projets des secteurs de l'énergie, ou pour les projets de pipeline ou de gazoduc. Nous procédons actuellement à l'examen du pipeline de la vallée du Mackenzie. Cela fait 14 ans que nous avons ce dossier. Il y a des projets sur nos bureaux que nous conservons d'année en année parce que nous continuons à y travailler. Il y a 2 500 nouvelles demandes par année, mais nous avons déjà en moyenne 2 500 demandes déjà sur nos bureaux et qui progressent dans une certaine mesure.

Senator McCoy: What is the actual process you go through? Let us leave environmental assessments to one side. I might come back to that, if I may, but that is really not your business, is it?

Mr. Osbaldeston: No, it is not.

Senator McCoy: You do go through a review process, and I want to pick that apart, if I might. Did you say what you do is a navigational assessment?

Mr. Osbaldeston: Navigational impact assessment.

Senator McCoy: What does that entail?

Mr. Osbaldeston: That entails, first, receiving an application from a proponent that has tombstone data on it, not only who they are and what they are proposing to do and the various logistics of themselves, whether they are a consultant or the owner, but also identifying the owners of upland properties and the logistics associated with the waterway itself as they best know it. The application provides us a starting place to gather minimal information in order to start our review.

Once we receive that, we assess the waterway itself to determine whether it is navigable. "Navigable" has been defined for us through various jurisprudence ultimately as being that if you can float a canoe or kayak, regardless of for how far or how long, it is navigable. If it indeed is navigable, then we will start our assessment of other components associated with that particular waterway. What businesses on it use the waterway? What landowners are on it and have interest in the waterway? What type of actual navigation is there on the waterway? What type of industry depends on that waterway, such as aquaculture, commercial shipping, that sort of thing?

After all those considerations are done, we assess the impact of the proposed work upon that type of navigation. We could actually chart on drawings, on actual charts, the position of the work in the water and determine its impact on navigational corridors. If we are unfamiliar with the particular waterway, we could go out and do a formal site inspection to visualize the waterway. We work collaboratively. Canada is a pretty big place, and we have a lot of water. We could contact other federal colleagues and ask them to take photographs of the specific position where the work is proposed on the waterway and photographs upstream and downstream to give us a visual in the office if that would work. Quite often, we end up climbing into aircraft or helicopters or boats and heading out to look at that portion of the waterway, as well as upstream and downstream, to determine the area, the cultural environment, et cetera with respect to navigational concerns on the waterway.

Le sénateur McCoy : Concrètement, comment procédez-vous? Laissons de côté pour l'instant les évaluations environnementales. J'y reviendrai peut-être plus tard, si je le peux, mais ce n'est pas vraiment votre domaine, n'est-ce pas?

M. Osbaldeston : Non, ce ne l'est pas.

Le sénateur McCoy : Vous suivez un processus d'examen et je veux l'aborder à part, si cela est possible. Vous nous avez bien dit que ce que vous faites est l'évaluation des effets sur la navigation?

M. Osbaldeston : Oui, l'évaluation des effets sur la navigation.

Le sénateur McCoy : Qu'est-ce que cela englobe?

M. Osbaldeston : Cela suppose, tout d'abord, de recevoir une demande d'un promoteur qui comporte quantité de données. Celles-ci précisent non seulement de qui il s'agit, mais aussi ce que les promoteurs envisagent de faire et les divers aspects de leur organisation matérielle, s'il s'agit d'un consultant ou du propriétaire, qui sont les propriétaires des terres et la logistique concernant la voie navigable elle-même au mieux de leur connaissance. Les demandes nous fournissent un point de départ pour recueillir un minimum d'information afin de lancer notre examen.

Lorsque nous avons reçu cette demande, nous évaluons la voie navigable elle-même pour déterminer si elle est effectivement navigable. Cette définition nous est donnée par la jurisprudence et elle s'applique à un plan d'eau sur lequel peut flotter un canot ou un kayak, indépendamment de la distance sur laquelle il est navigable. S'il s'avère qu'il s'agit d'une voie navigable, nous démarrons notre évaluation des autres éléments associés à cette voie navigable précise. Quelles sont les entreprises situées sur ces rives qui l'utilisent? Qui sont les propriétaires des terrains? La voie navigable présente-t-elle un intérêt pour eux? Quel type de navigation se pratique réellement sur la voie navigable? Quel type d'industrie, aquaculture, pêche commerciale ou autre, dépend de cette voie navigable?

Lorsque nous avons pris en compte toutes ces considérations, nous évaluons les effets de l'ouvrage proposé sur ce type de navigation. Nous pourrions, par exemple, situer la position de l'ouvrage dans l'eau et déterminer ses répercussions sur les corridors de navigation. Si nous ne connaissons pas bien cette voie navigable précise, nous pourrions nous y rendre et procéder à une inspection officielle du site pour visualiser la voie navigable. Nous travaillons en collaboration. Le Canada est un très grand pays et nous avons beaucoup de plans d'eau. Nous pourrions nous adresser à d'autres collègues du gouvernement fédéral et leur demander de prendre des photos de l'endroit précis où l'ouvrage pourrait être réalisé sur la voie navigable, ainsi que des photos des zones en amont et en aval pour que nous puissions, au bureau, visualiser le site, si cela est efficace. Il arrive assez fréquemment que nous prenions un avion ou un hélicoptère, ou encore un bateau pour aller voir la portion concernée de la voie navigable, ainsi que les zones en amont et en aval, pour avoir une bonne vision de l'endroit, de l'environnement culturel, et autre en ce qui concerne les préoccupations touchant à la navigation sur la voie navigable.

In the end, we make an assessment. Is it navigable? If yes, then the act applies. If it is not navigable, then we send a note back to the applicant to say the act does not apply. If it is navigable, we conduct that assessment and determine whether any navigational concerns are evident. If they are evident, we identify whether any measures could be put into place to mitigate the concerns, such as signage, lights, sound systems. Or we could request repositioning — move your dock over a few feet, for example.

Often there is an iterative process on the larger projects, as you can well imagine, with both consultants and the proponents. Where there is substantial interference to navigation, there is a public advertisement requirement automatically whereby there has to be a period of time where the individual posts ads within papers in the area and nationally to identify that there is a project identified at this particular location and to invite comments with respect to navigational concerns. That is a 30-day period. At the end of that, we assess those comments as well and add them to the pool of potential concerns and see whether we can mitigate those concerns.

Most often, concerns can be mitigated. I want to emphasise the point that we are after shared, safe waterway use. Things have to go in, on, over, under or through water, but people have to move on the water as well. People like to enjoy the water from a recreational standpoint, and businesses need the water in order to traverse in certain areas. We are after safe, shared use. We most often are able to come up with a plan, terms and conditions that we can attach to approval of the work, and as long as the individual complies with those terms and conditions to construct his work, his work can be placed in that water and maintained in a safe manner.

Senator McCoy: That is an excellent description. I understand from people in Alberta and also from evidence given before the House of Commons committee that one of the delays in administering and therefore building infrastructure on navigable waters has been the requirement for your program to make that first determination, whether something is it navigable waters. The Government of Alberta, for example, and many counties will give you example after example of having to wait a minimum of six months for that one determination to be made. One of my friends in the business of environmental assessment said they were held up for almost a year in a remote part of Alberta because your program could not even find the water that was in question on a map and was reluctant to go into that mosquito-ridden remote area, and so they had to wait for almost a year. I see nothing legislative. What have you done to overcome that administrative deterrence? That has not been addressed in these amendments.

À la fin du processus, nous faisons une évaluation. L'endroit est-il navigable? Si oui, la loi s'applique. Sinon, nous adressons une note au demandeur pour lui indiquer que la loi ne s'applique pas. S'il est navigable, nous procédons à une évaluation pour déterminer si l'ouvrage cause manifestement des préoccupations dans le domaine de la navigation. Si elles sont manifestes, nous précisons les mesures qui pourraient être adoptées pour atténuer ces préoccupations, comme la mise en place de systèmes de signalisation visuelle ou sonore, ou d'éclairage. Nous pourrions également demander que l'ouvrage soit déplacé. Nous pouvons, par exemple, demander qu'un quai soit déplacé de quelques pieds.

Dans le cas des grands projets, c'est souvent un processus itératif, comme vous pouvez fort bien l'imaginer, avec les consultants et les promoteurs du projet. Quand l'ouvrage envisagé cause une gêne importante à la navigation, le promoteur du projet est alors automatiquement tenu de faire une annonce publique en publiant des avis dans les journaux de la région et à l'échelle nationale. Il doit y indiquer qu'un projet est envisagé à cet endroit particulier et que le public dispose de 30 jours pour faire part de ses préoccupations en matière de navigation. Une fois les 30 jours écoulés, nous analysons les commentaires reçus et les ajoutons à la liste des préoccupations éventuelles que nous avons déjà dressée. Nous voyons alors si des mesures permettent d'atténuer ces préoccupations.

Le plus souvent, il est possible d'atténuer les craintes. Je tiens à insister sur le fait que nous cherchons à ce que les voies navigables puissent être utilisées par plusieurs groupes d'utilisateurs de façon sécuritaire. On peut mettre des objets dans l'eau, sur l'eau, au-dessus de l'eau, en dessous de l'eau, mais les gens, eux, doivent se déplacer sur l'eau. Ils aiment profiter de l'eau pour leurs loisirs et les entreprises ont besoin des voies d'eau pour franchir certaines régions. Nous cherchons à ce que l'utilisation de cette eau soit sécuritaire et partagée. Le plus souvent, nous parvenons à élaborer un plan et des conditions que nous pouvons imposer pour l'approbation de l'ouvrage, et pourvu que la personne respecte ces conditions pour construire son ouvrage, celui-ci peut être mis dans l'eau et rester là en toute sécurité.

Le sénateur McCoy : C'est une excellente description. Je comprends, à ce qu'on dit des gens de l'Alberta, et à la suite des témoignages devant le comité de la Chambre des communes, que l'une des causes de retard dans l'administration et donc dans la construction des infrastructures sur les voies d'eau navigables est imputable à l'obligation pour votre programme de commencer par déterminer s'il s'agit bien à cet endroit-là d'eau navigable. Le gouvernement de l'Alberta et de nombreux comtés vous fourniront quantité d'exemples d'attente d'au moins six mois avant que cette décision soit prise. L'un de mes amis qui œuvre dans le domaine des évaluations environnementales m'a dit qu'il a fallu attendre près d'un an dans une région éloignée de l'Alberta parce que les responsables de votre programme n'étaient même pas en mesure de trouver le plan d'eau en question sur une carte et qu'ils étaient réticents à se rendre dans cette région éloignée infestée de moustiques. Ils ont dû attendre près d'un an. Ce n'est pas de la faute de la législation. Qu'avez-vous fait pour venir à bout de ces retards administratifs? Ces amendements ne règlent en rien cet aspect des choses.

Mr. Osbaldeston: I think we have gone a long way to address that — or will be with the passage of orders. Those orders identify classes of water that would be unreasonable to navigate.

The particular concept there for the orders would be that if a section of river or creek bed, for example, is too obstructed, shallow, narrow or steep to support reasonable navigation, there is no need to apply. That, in itself, is really a determination of navigation for those types of waterways such as you have just described.

I recently met with the Transportation Association of Canada — the chief engineers, the people who build the bridges. We have been in contact quite extensively over the last seven or eight years on this matter and they asked me the same question. I indicated to them that if the orders go through, which I understand they have, you could actually create a 200-metre template. This is your single point where you are proposing to put a bridge or run a pipe or a line; 100 metres above it and 100 metres below it on that waterway, if there are so many obstructions or if the slope is so steep or if it is this narrow at three measurable points or if it is that shallow at three measurable points, you can determine that it is unreasonable to be used for navigation, with no need to apply to us prior to construction.

They could actually build that template and go over those Alberta maps they have and ask whether that fits. That section is not reasonably used for navigation; we can construct there. Three hundred metres downstream is navigable, so maybe I do not want to propose to put my particular crossing in at that point.

We are addressing it in the minor waters aspect of the orders — at least I hope we are. That is the intent; our five-year review will tell us.

The Chair: I am putting you down for a second round, Senator McCoy. I have given you long latitude here because you are so well prepared. We will come back.

Senator Milne: I may be able to follow up on some of your questions, Senator McCoy.

I have two questions. First, why was the old act applied to waters that were clearly non-navigable? That seems to be the basic problem that has caused a lot of angst over the years.

Mr. Osbaldeston: The first order of the day was to determine what was non-navigable. That has always been the problem.

Under the old act, the way it was worded — and I will be facetious here in my example — if we closed the doors in this room, filled it halfway with water and floated a canoe in here, I

M. Osbaldeston : Je crois que nous avons beaucoup fait pour faire face à ce type de situations, ou pour y faire face une fois que les décrets seront adoptés. Ces décrets précisent les catégories d'eaux sur lesquelles il serait déraisonnable de naviguer.

Les critères à utiliser dans ces décrets seraient l'encombrement, la profondeur, l'étroitesse et la pente de la rivière ou du ruisseau. Si le lit est trop encombré, trop étroit ou a une pente trop forte, ou s'il n'est pas assez profond pour permettre une navigation raisonnable, il n'est pas nécessaire de présenter une demande. Cela, en soit, revient déjà à décider, dans des cas comme celui que vous venez de décrire, si ces types de voies navigables sont effectivement navigables.

J'ai rencontré récemment des membres de l'Association des transports du Canada, les ingénieurs en chef, les gens qui construisent les ponts. Au cours des sept ou huit dernières années, nous avons beaucoup discuté de ces sujets avec eux et ils m'ont posé la même question. Je leur ai répondu que si les décrets entrent en vigueur, ce qui est le cas, je crois, ils pourraient en vérité préparer un modèle étendu sur 200 mètres. Voici précisément l'endroit où vous envisagez de construire un pont, de faire passer une canalisation ou une ligne de transmission. Dans les 100 mètres en amont et dans les 100 mètres en aval, s'agit-il d'une voie navigable? S'il y a trop d'obstacles, ou si la pente est trop raide, si le cours d'eau est trop étroit à trois endroits mesurables, ou s'il est peu profond à trois endroits mesurables, vous pouvez alors déterminer qu'il serait déraisonnable de l'utiliser pour la navigation, et qu'il n'est alors pas nécessaire de faire une demande avant la construction.

Les promoteurs pourraient alors préparer un tel modèle et l'appliquer sur les cartes de l'Alberta dont ils disposent, et se demander à quels endroits ces conditions sont respectées. S'il n'est pas raisonnable d'utiliser cette section pour la navigation, vous pouvez y construire. Si la voie d'eau est navigable 300 mètres en aval, vous voudrez peut-être éviter de construire un ouvrage qui la franchit à cet endroit.

Nous abordons cette question dans les dispositions des décrets touchant les catégories d'eaux mineures, ou j'espère au moins que nous le faisons. C'est notre intention et notre examen quinquennal nous dira si c'est le cas.

Le président : Je vous inscris maintenant pour un second tour de parole, sénateur McCoy. Je vous ai laissé poursuivre parce que vous étiez si bien préparée. Nous y reviendrons.

Le sénateur Milne : J'aimerais poursuivre dans le prolongement de quelques-unes de vos questions, sénateur McCoy.

J'ai deux questions. Tout d'abord, pourquoi l'ancienne loi s'appliquait-elle à des eaux qui n'étaient manifestement pas navigables? Cela semble être le problème de base qui a causé tant de colère au cours des années.

M. Osbaldeston : La première préoccupation était de déterminer ce qu'on entendait par non navigable. Cela a toujours été le problème.

Je vais être un peu facétieux en prenant un exemple. En application de l'ancienne loi, telle qu'elle était formulée, si nous fermions les portes de cette salle, la remplissions à moitié d'eau et

would have been regulating this room, which clearly was not the intent of this act. Jurisprudence being what it may, and with hidden agendas over a long period of time in various courts, that is what it led to.

We hope the new legislation resolves that by cutting these truly unreasonable-for-navigation sections of water out. No one we have been able to speak to has been able to provide us with a true definition of “navigable water,” but we can define what in our marine safety experience, our navigational safety experience, cannot reasonably be used for navigation.

Even if a creek has a foot of water in it —

Senator Milne: A canoe can get up it.

Mr. Osbaldeston: It could until you put a big body in it and then you may be scraping down it. You can still go, but you will scrape your paddle and your canoe. Is it reasonable to think that they will do it, or will they get out of the canoe, go around and portage because they do not want to scrape off the bottom of their canoe and their paddle? These are the type of criteria we are trying to develop in the orders, where it is reasonable.

Senator Milne: My canoe floats in a foot of water quite easily.

Mr. Osbaldeston: Until you get in it, no offense.

Senator Milne: A foot of water would sink it.

Mr. Osbaldeston: I can tell that you we did have third-party studies done to determine what was reasonable in that respect. We talk about sinuosity. The reason I am bringing this up is this criterion did not exist before. There is no definition of “navigable” you can find anywhere to apply, so we are trying to create it, but by what means? Hopefully, it is one that the public can use. We are trying to create the definition by means that are measurable in the field by industry and by the average cottagers, if they want to put in their dock.

What are the criteria whereby they can define that? That is why we used third-party studies. We have taken that and used our own knowledge of marine safety and navigational techniques, and I hope we have come up with the best possible solution. Five years down the road will tell us as we do the review, but the answer to the question is that there has never been a definition of “navigable.” We could not come up with a clean one that would suit all aspects; so the next best thing, we felt, was to come up with clear and measurable descriptions of types of waters that would not be reasonably used for such navigation.

y faisons flotter un canot, j'aurais dû réglementer son utilisation, alors que ce n'était manifestement pas l'objet de ladite loi. La jurisprudence étant ce qu'elle est, et avec les ambitions cachées pendant de longues périodes de ceux qui se sont adressés aux tribunaux, c'est la situation à laquelle nous avons abouti.

Nous espérons que la nouvelle législation va résoudre ces problèmes en éliminant de l'application de la loi les sections de cours d'eau sur lesquelles il serait vraiment déraisonnable de naviguer. Aucune des personnes à qui nous avons pu parler n'a été en mesure de nous fournir une définition réellement valide des « eaux navigables » mais nous pouvons procéder par l'absurde en définissant, sur la foi de notre expérience de la sécurité marine et de la navigation, ce qui ne peut pas, raisonnablement, constituer un plan d'eau se prêtant à la navigation.

Même s'il y a un pied d'eau dans un ruisseau...

Le sénateur Milne : Un canot peut y flotter.

M. Osbaldeston : Ce serait possible jusqu'à ce que quelqu'un d'un peu lourd y monte et la coque pourrait alors frotter sur le fond. La personne pourrait avancer, mais en abîmant sa pagaie et son canot. On peut raisonnablement imaginer que la personne descendrait du canot, contournerait l'endroit en faisant du portage pour éviter d'abîmer son canot ou sa pagaie. Ce sont là les types de critères que nous essayons d'élaborer dans les décrets, quand cela s'avère raisonnable.

Le sénateur Milne : Mon canot flotte facilement dans un pied d'eau.

M. Osbaldeston : Oui, et sans vouloir vous vexer, jusqu'à ce que vous y montiez.

Le sénateur Milne : Avec un pied d'eau, il peut s'enfoncer sous mon poids et continuer à flotter.

M. Osbaldeston : Je peux vous dire que nous avons fait réaliser des études par des tierces parties pour déterminer ce qui est raisonnable dans ce domaine. Nous parlons de sinuosité. La raison pour laquelle j'en parle est que ce critère n'existait pas auparavant. Il n'y a pas de définition de « navigable » que vous pourriez trouver quelque part pour l'utiliser, et c'est pourquoi nous nous efforçons d'en élaborer une, de préciser ce que le terme signifie. Nous espérons que c'en est une que le public pourra utiliser. Nous essayons d'en élaborer une que l'industrie et les occupants de chalets pourront utiliser sur le terrain s'ils veulent installer un quai.

Quels sont les critères permettant de définir cette notion? C'est pour le savoir que nous avons fait appel à des études de tierces parties. Nous les avons utilisées, ainsi que nos propres connaissances de la sécurité maritime et des techniques de navigation, et j'espère que nous sommes parvenus à la meilleure solution possible. Nous le verrons dans cinq ans en procédant à l'examen, mais la réponse à la question est qu'il n'y a jamais eu de définition de « navigable ». Il n'était pas possible de parvenir à une définition qui s'adapterait à toutes les situations et c'est pourquoi il nous a semblé que la meilleure solution était de donner des descriptions précises et mesurables des types d'eaux dans lesquelles une telle navigation ne serait pas raisonnable.

Senator Milne: That leads me to the next question. In the term you use, if the paper does not come in the door, how will you ever be able to tell if an assessment should have been done in the first place?

You have only 70 people out there. They will not be able to inspect every inch of shoreline and waterway in the country every year. There is no way they can possibly do that. If someone just says, "Okay, I am just rebuilding my dock" — except they are expanding it from 15 square feet to 6,000 square feet — they are just rebuilding their dock. How will you ever be able to judge?

Mr. Osbaldeston: Quite frankly, we were not seeing a lot of that stuff anyway. In those particular cases, were they being built safely or not? No one could tell because no criteria had ever been developed to describe what a safely built dock in a small navigable channel would be; so people were winging it and we were getting complaints. We were going out and then forcing them through the route to make the application.

I think we have progressed beyond that now. We are now going out and saying, "Here is safe construction. Here is safe positioning within a navigational channel of this type of minor work. As long as do you it that way, you will be safe and people attempting to get around you will be safe." That is an enhancement to where we were.

Senator Milne: It will be complaint-driven?

Mr. Osbaldeston: For the most part, even on the larger projects right now, most of our reactionary work is done off public complaint, or when we are in the field and we see something and go down and take a closer look.

The main thing is that whenever there is a public complaint, whenever there is a public concern — whether it is a work that has been constructed without application in advance for approval, such as under the orders, or with an application — as soon as there is a navigational concern, our officers are on it and they will review it and correct that situation.

Senator Milne: Even though they have 2,500 things sitting on their desk?

Mr. Osbaldeston: Even though they have 2,500 things. There is one law for all Canadians, and if there is a safety concern we cannot ignore it. We have to address it.

Senator Milne: In the new act, subsections 4(3) to 4(5) discuss the removal and alteration of a work. What are the criteria for that? Will there be a timeline? What are the rules?

Mr. Osbaldeston: I do not believe there was any great adjustment to those particular areas.

Le sénateur Milne : Cela m'amène à la question suivante. Pour reprendre le vocabulaire que vous utilisez, si les dossiers ne parviennent pas à vos services, comment serez-vous en mesure de dire si une évaluation aurait dû être faite au début?

Vous ne disposez que de 70 personnes. Elles ne pourront pas inspecter tous les ans la totalité du littoral et des voies navigables du Canada. Il n'y a aucune façon d'y parvenir. Si quelqu'un dit simplement « Bien », je ne fais que reconstruire mon quai, si ce n'est que je l'agrandis de 15 pieds carrés à 6 000 pieds carrés, la personne ne fait que reconstruire son quai. Comment serez-vous en mesure d'émettre un avis?

M. Osbaldeston : En toute franchise, nous ne voyons pas beaucoup de cas de ce genre de toute façon. Dans de tels cas, l'ouvrage a-t-il été construit de façon sécuritaire ou non? Personne ne peut répondre parce qu'aucun critère n'a jamais été élaboré pour décrire ce que serait un quai construit de façon sécuritaire dans un petit chenal navigable. C'est pourquoi les gens improvisaient et que nous recevions ensuite des plaintes. Nous nous rendions sur place et obligeons alors le promoteur à présenter une demande.

Je crois que nous avons dépassé ce niveau maintenant. Nous disons maintenant aux gens « Voici ce qu'est une construction sécuritaire. Voici un emplacement sécuritaire sur une voie navigable pour ce type d'ouvrage mineur. Tant que vous procéderez de cette façon, vous serez en sécurité et les gens passant à proximité le seront aussi. » C'est une amélioration par rapport à la situation antérieure.

Le sénateur Milne : Le processus sera donc alimenté par les plaintes?

M. Osbaldeston : Pour l'essentiel, même dans le cas des grands projets, nous réagissons maintenant la plupart du temps à des plaintes du public, où lorsque nous allons sur place et que nous observons quelque chose et le regardons plus attentivement.

Le point essentiel est que, dorénavant, lorsque nous recevons une plainte du public, qu'elle concerne un ouvrage réalisé sans avoir présenté de demande d'approbation à l'avance, comme en application des décrets, ou ayant fait l'objet d'une demande, dès qu'il y a des préoccupations concernant la navigation, nos agents s'y rendent, analysent la situation et la corrigent au besoin.

Le sénateur Milne : Même s'ils ont déjà 2 500 dossiers qui les attendent sur leurs bureaux?

M. Osbaldeston : Même s'ils ont déjà 2 500 dossiers. La loi s'applique à tous les Canadiens et si un ouvrage soulève des préoccupations en matière de sécurité, nous ne pouvons pas l'ignorer. Nous devons nous en occuper.

Le sénateur Milne : Les paragraphes 4(3) et 4(5) de la nouvelle loi traitent de l'enlèvement et de la modification d'un ouvrage. Quels sont les critères dans ces domaines? Y aura-t-il un délai? Quelles sont les règles qui s'appliquent?

M. Osbaldeston : Je ne crois pas qu'il y ait eu de changements marqués dans ces domaines précis.

Senator Milne: The provision in section 4(3) allows a minister to order the alterations or removal of a work or to order the owner to comply with any terms and conditions specified by the minister in this section; section 4(4) allows a minister to remove and destroy the work if the owner does not do it; and section 4(5) allows a minister to recover costs.

Mr. Osbaldeston: Yes, it always has been there. Those particular provisions have always been part of the legislation, and that is part of our corrective action capability.

Senator Milne: Is this not a new section?

Mr. Osbaldeston: It is not a new section. Mind you, it has been associated with works either that have not been approved in advance or that have been approved but not built correctly.

Senator Milne: What ratio is there between works that are complaint-driven and works that you initiate?

Mr. Osbaldeston: I do not have that figure.

Senator Milne: Could you get that for us?

Mr. Osbaldeston: I will see whether we have statistical information on the number of complaints that come in, but I cannot guarantee that it is captured. We will look into that for you.

Senator Merchant: Thank you for your explanations this morning, which have helped to clarify the act.

What happened when people did not comply with the regulations under the old act? How has that changed under the new amendments?

Mr. Osbaldeston: Under the old act, if we observed a non-compliance issue we would attempt to negotiate compliance with the concerned party. If the concerned party refused to comply, we would then issue formally an order for compliance to make adjustments. If that were not undertaken, then we would have the adjustments made and charge back to the non-compliant party. The adjustments would be to have the non-compliant element either modified or removed. This was the clause to which the previous senator referred.

Ultimately, the largest fine under the old legislation for doing anything improperly was \$5,000. Indeed, we have had situations in the past where unapproved work has been started and has caused serious interference with navigation. Our officers have not been able to respond due to the close proximity of the site to attempt to remedy the situation by ordering stop work. In one case, the individual said, "What can you do to me?" We said that we would fine him. He asked, "How much is the fine?" We said that it was \$5,000. He went to his pickup truck, pulled out a cheque and asked, "Who do I make it out to?" He then said, "I need this crew at another location tomorrow; \$5,000 is nothing."

Le sénateur Milne : Le paragraphe 4(3) confère au ministre le pouvoir d'ordonner la modification ou l'enlèvement d'un ouvrage ou d'ordonner à son propriétaire de se conformer aux conditions fixées par le ministre alors que le paragraphe 4(4) autorise le ministre à faire enlever et détruire l'ouvrage si le propriétaire ne le fait pas. Le paragraphe 4(5), lui, autorise le ministre à recouvrer les coûts qu'il a dû engager.

M. Osbaldeston : Oui, il en a toujours été ainsi. Ces dispositions précises ont toujours fait partie de la loi et ce sont elles qui nous donnent les moyens d'imposer des mesures correctrices.

Le sénateur Milne : Il ne s'agit pas d'un nouvel article?

M. Osbaldeston : Non, ce n'est pas un nouvel article. On l'a utilisé dans le cas des ouvrages qui n'avaient pas été approuvés auparavant ou qui avaient été approuvés, mais dont la construction n'était pas satisfaisante.

Le sénateur Milne : Quels sont les pourcentages d'analyse que vous faites à la suite de plaintes et de celles que vous décidez vous-même de faire?

M. Osbaldeston : Je n'ai pas ce chiffre.

Le sénateur Milne : Pourriez-vous nous le fournir?

M. Osbaldeston : Je vais voir si nous disposons des données statistiques sur le nombre de plaintes qui arrivent, mais je ne peux pas vous garantir que nous l'ayons. Je vais me faire un plaisir de le vérifier.

Le sénateur Merchant : Merci des explications que vous nous avez données ce matin, qui ont contribué à préciser la portée de la loi.

Que se passait-il, sous l'ancien régime, lorsque les gens ne se conformaient pas à la réglementation? En quoi cela a-t-il changé avec les nouveaux amendements?

M. Osbaldeston : Sous l'ancien régime, lorsque nous constatons un cas de non-conformité, nous tentons de négocier le respect de cette conformité avec la partie concernée. Si celle-ci refusait de se conformer, nous lui remettions alors officiellement un décret lui ordonnant de procéder aux ajustements nécessaires. Si rien n'était fait, nous faisons procéder aux travaux et les facturions à la partie qui n'avait pas respecté la réglementation. Les travaux visaient, selon le cas, à modifier ou à enlever le volet non conforme de l'ouvrage. C'est la disposition à laquelle le sénateur précédent a fait référence.

Au bout du compte, l'amende la plus lourde qu'il était possible d'imposer dans le cadre de l'ancienne législation pour ne pas avoir fait quelque chose comme il convenait était de 5 000 \$. Nous avons eu par le passé des cas dans lesquels la construction d'ouvrages non approuvée avait démarré et causé une gêne sérieuse à la navigation. Nos agents n'ont pas été en mesure de réagir à cause de la proximité du site pour tenter de remédier à la situation en donnant l'ordre d'interrompre le travail. Dans un cas, la personne nous a dit : « Que pouvez-vous faire contre moi? » Nous lui avons répondu que nous pouvions lui imposer une amende. Il a demandé de combien était l'amende et quand nous

We were stuck. We would have had to call the police but, by then, the work would have been done and the interference would have occurred anyway.

In trying to provide a deterrent to non-compliance, we do not want to get into enforcement action, because that involves time and money for all parties, ties up the courts and can go on forever. The best thing is to establish reasonable deterrence in order to promote compliance. Under the new legislation, that deterrent is a fine of \$50,000 per day per non-compliant incident. If the offender stays non-compliant for one day, it will cost him \$50,000; and for a second day, it will cost him \$100,000. It is a continuing offence.

Senator Merchant: How did you arrive at the figure of \$50,000?

Mr. Osbaldeston: We looked at a number of pieces of legislation within Transport Canada that had been passed recently. One involved international bridges and tunnels and their numbers are very high — up to \$500,000. We recognized that for large works encompassing an international bridge or tunnel, a fine of \$500,000 per day for non-compliance is likely equivalent to a fine of \$5,000 per day for a cottage owner who is non-compliant. Therefore, we determined that a fine of \$50,000 per day to promote compliance would be reasonable at the outset. The five-year review will tell us whether we were right.

Senator Merchant: Do the proposed amendments take into account Canada's international agreements? I notice there is mention of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

Mr. Osbaldeston: We took that out. It was a proposal to attempt to align with some international convention work that we were doing through the Canada Shipping Act. We have removed it from the considerations for this bundle in the amendments. It does not exist in the new legislation. That international convention will be much further down the road. For it to take place, we need to make a legislative change, but it is not required for quite some time if it ever comes about. That is why we removed it.

If I may, I realized that I was incorrect in answering Senator Milne. I was referencing a different clause than the one to which she referred. Senator Milne referred to Crown works, referred to in the new section 4. It is important to note that, because it is a big part of this legislation.

lui avons répondu qu'elle était de 5 000 \$, il est allé à son camion et revenu avec son chéquier pour nous demander : « À l'ordre de qui dois-je faire le chèque? » Il nous a expliqué qu'il avait besoin de son équipe de travailleurs à un autre endroit le lendemain et qu'un montant de 5 000 \$ n'était rien pour lui. Nous étions estomaqués. Nous aurions dû appeler la police, mais le temps qu'elle arrive, l'ouvrage aurait été terminé et la gêne aurait été causée de toute façon.

En nous dotant de mesures dissuasives pour forcer au respect de la conformité, nous ne voulons pas nous lancer dans des recours, parce que cela prend du temps et de l'argent à toutes les parties, encombre les tribunaux et peut durer pendant fort longtemps. La meilleure solution est de fixer un montant dissuasif pour promouvoir la conformité. Avec la nouvelle législation, l'amende peut atteindre 50 000 \$ par jour de non-conformité. Si le contrevenant ne corrige pas la situation au bout d'un jour, cela lui coûte 50 000 \$. Au bout du second jour, cela lui coûte 100 000 \$. C'est une infraction continue. L'examen quinquennal nous dira si nous avons raison.

Le sénateur Merchant : Comment êtes-vous parvenu au montant de 50 000 \$?

M. Osbaldeston : Nous avons étudié un certain nombre de textes de loi relevant de Transports Canada qui ont été adoptés récemment. L'un porte sur les ponts et les tunnels internationaux, et leurs nombres sont très élevés, et il prévoit des amendes pouvant atteindre 500 000 \$. Nous convenons qu'un montant de 500 000 \$ par jour en cas de non-conformité pour de grands ouvrages, comme des ponts ou des tunnels internationaux, est probablement l'équivalent d'une amende de 5 000 \$ par jour pour un propriétaire de chalet qui ne s'est pas conformé à la réglementation. Cela nous a amenés à conclure qu'une amende de 50 000 \$ par jour pour promouvoir la conformité serait raisonnable au début. L'examen quinquennal nous dira si nous avons raison.

Le sénateur Merchant : Les amendements proposés tiennent-ils compte des ententes internationales signées par le Canada. J'ai constaté qu'il y est fait mention de la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007.

M. Osbaldeston : Nous avons supprimé cette mention. C'était une proposition pour tenter d'harmoniser certains travaux que nous faisons dans le cadre de la Loi sur la marine marchande du Canada avec les conventions internationales dont nous sommes signataires. Nous avons ensuite retiré cette mention des amendements. Ce texte ne figure plus dans la nouvelle loi. Nous nous occuperons de cette convention internationale beaucoup plus tard. Pour pouvoir l'appliquer, nous devrions commencer par apporter des changements à la législation, mais ceux-ci ne sont pas nécessaires à court terme, s'ils le deviennent jamais. C'est pourquoi nous avons retiré cet élément.

Si vous me le permettez, j'ai fait une erreur en répondant au sénateur Milne. J'ai fait référence à une disposition différente de celle dont elle parlait. Elle faisait référence aux ouvrages de la Couronne, dont il est question au nouvel article 4. Il est important d'en prendre note, parce que c'est un élément important de cette loi.

Senator Milne: Did you say Crown works? The new section 4(4) allows the minister to remove and destroy the work if the owner fails to comply. That cannot possibly refer to the Crown.

Mr. Osbaldeston: May I consult a moment with my legal adviser? I am misinformed.

Senator Milne: This is from the department's analysis.

Mr. Osbaldeston: I understand, senator.

Whether it is a Crown work, the gist is that if we see something that needs to be changed, we can order it changed. It speaks to Crown works determined to have been approved as of March 12, whether or not they were approved in advance. For any work beyond, such as extending a wharf, they must apply to us as any other tenant would be required to do. If in the course of that application something is done incorrectly, then we can order that it be changed. We treat it as any other application.

The Chair: Thank you for that clarification.

Senator Lang: I appreciate the overview you have provided of the consequences of the legislation. I have a point for clarification in looking back at the history of the Navigable Waters Protection Act. Senator Spivak gave the impression that a political decision was made in the last two years to change the NWPA. However, it is my understanding that there have been complaints over the past 10 years at least about the constraints that the NWPA puts on various types of construction. Further, other players, whether within your department or otherwise, have called the act into play where it has not been necessary and caused undue financial hardship and time delays. I want to get that clarified for the committee. This has not just appeared all of a sudden. Is that not correct?

Mr. Osbaldeston: You are correct, senator. In the last 20 years, to my knowledge, there have been four separate attempts to form project teams to implement amendments to the Navigable Waters Protection Act in two different departments, in Transport Canada and when this program was with Fisheries and Oceans Canada as part of the Coast Guard. In 2002, I left Justice Canada and took an appointment with the Coast Guard in Fisheries and Oceans Canada specifically to lead a project team to amend the Navigable Waters Protection Act. Unfortunately, as events transpired, as they often do in government, two weeks after I arrived, I was informed that we were not doing that any more. There has been a great attempt over the last 20 years to try to get this act modernized. The longer the delay, the more serious the difficulties we encountered in attempting to administer the act in its old format.

Senator Lang: We are all looking for a balance, not unlike yourself, and some common sense coming into play. From my part of the world, I have seen a number of times where legislation and requirements that do not make common sense are in place

Le sénateur Milne : Avez-vous bien parlé des ouvrages de la Couronne? Le nouveau paragraphe 4(4) autorise le ministre à éliminer et détruire l'ouvrage si le propriétaire ne se conforme pas à la réglementation. Cela ne peut pas s'appliquer à la Couronne.

M. Osbaldeston : Permettez-moi de consulter mon conseiller juridique un instant? Je suis peut-être dans l'erreur.

Le sénateur Milne : Cela vient de l'analyse du ministère.

M. Osbaldeston : Je comprends bien, sénateur.

Qu'il s'agisse ou non des ouvrages de la Couronne, le fait est que si nous constatons que quelque chose doit être modifié, nous pouvons ordonner que cela soit fait. Cela concerne les ouvrages de la Couronne qui auraient dû être approuvés au 12 mars, qu'ils l'aient été ou non à l'avance. Pour tout ouvrage réalisé au-delà de cette date, comme le prolongement d'un quai, on doit nous présenter une demande, comme n'importe quel autre promoteur serait tenu de le faire. Si en traitant cette demande nous constatons que quelque chose a été mal fait, nous pouvons donner l'ordre d'y apporter des modifications. Nous traitons ces demandes comme toutes les autres.

Le président : Je vous remercie de ces précisions.

Le sénateur Lang : J'ai aimé l'aperçu que vous nous avez donné des conséquences de la législation. En revenant à l'histoire de la Loi sur la protection des eaux navigables, il y a toutefois un point que j'aimerais préciser. Le sénateur Spivak a donné l'impression que la décision politique avait été prise au cours des deux dernières années de modifier la Loi sur la protection des eaux navigables. Je crois toutefois savoir qu'il y a eu des plaintes depuis plus de 10 ans au moins en ce qui concerne les contraintes que cette loi impose aux divers types de constructions. De plus, d'autres intervenants, qu'ils soient de votre ministère ou d'ailleurs, ont fait appel à la loi quand ce n'était pas nécessaire, ce qui a causé des difficultés financières indues et des retards. J'aimerais que ce soit clair pour le comité. Cela ne s'est pas produit de façon soudaine. Ai-je tort?

M. Osbaldeston : Vous avez raison, monsieur le sénateur. À ma connaissance, au cours des 20 dernières années, il y a eu quatre tentatives distinctes de mettre sur pied des équipes de projet pour apporter des amendements à la Loi sur la protection des eaux navigables dans deux ministères, soit à Transports Canada et à Pêches et Océans à l'époque où ce programme relevait des activités de la Garde côtière. En 2002, j'ai quitté le ministère de la Justice et ai été nommé à la Garde côtière, qui relève de Pêches et Océans Canada, précisément pour diriger un projet destiné à apporter des modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables. Malheureusement, il s'est avéré, comme cela se produit souvent au gouvernement, que j'ai été informé deux semaines après mon arrivée que ce projet était abandonné. Il y a eu quantité de tentatives au cours des 20 dernières années de moderniser cette loi. Plus le temps passait et plus il s'avérait difficile d'administrer l'ancienne version de la loi.

Le sénateur Lang : Nous cherchons tous à parvenir à un équilibre, tout comme vous, et à faire preuve de bon sens. J'ai eu l'occasion de constater un certain nombre de fois que des textes de loi et des exigences qui ne relevaient pas du bon sens avaient été

and cause great hardship to individuals or collectively to companies, and at great cost. I support that type of an approach. It is overdue. Common sense has to start to prevail if we are to meet the needs of the economy of today as well as our environmental responsibilities.

I have a question on the applications. You mentioned 2,500 applications on average per year. Do you have any idea how the new legislation will affect the number of applications? Will the number of applications decrease because of the new criteria that will allow people to move in certain areas that are not necessarily against the legislation?

Mr. Osbaldeston: Obviously we do not have a fixed number. In the first year at least, we are hoping for a drop of about 15 per cent of the small stuff to try to eliminate that. If we can achieve more through the measures we are trying to put through with some other administrative and policy issues, that would be excellent, but at this point we cannot say.

Senator Lang: Further to that, you have a list of projects that are in the pipeline. My understanding is that the passage of this legislation will speed up or expedite certain types of projects. Do you have a list of the projects that would be expedited because of this legislation?

Mr. Osbaldeston: I do not have a list with me here, but I could provide one.

The Chair: That would be helpful.

Mr. Osbaldeston: I could also identify which particular amended clause provided for that benefit that will be realized as a result.

Senator Lang: It would be interesting to see in the next two years what projects will be expedited and be able to go ahead.

Mr. Osbaldeston: These are mainly related to the infrastructure projects.

Senator Lang: Regulations are required under this act. My understanding is that the regulations will go under some public review prior to being promulgated. Have the regulations been drafted? Are they available for review, and when would that review start? When do you expect it to come to a conclusion?

Mr. Osbaldeston: The amendments provide for regulation-making power, which we did not have before. It was our intent, when we went before the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities to move directly into regulation mode with the amendments.

Because of the economic crisis, we moved into the orders first, in order to achieve the initial benefit. My understanding is that those orders were signed last night by the minister. We have already started to plan towards the development and

adoptés et causeraient beaucoup de difficultés à des personnes ou collectivement à des entreprises, et entraîneraient des coûts importants. Je suis favorable à ce type d'approche. Il est grand temps d'agir. Il est grand temps que le bon sens commence à prévaloir si nous voulons répondre aux besoins de l'économie dans laquelle nous vivons et faire face à nos responsabilités environnementales.

J'ai une question à vous poser au sujet des demandes. Vous avez fait état d'environ 2 500 demandes en moyenne par année. Avez-vous une idée de la façon dont la nouvelle loi va agir sur le nombre de demandes? Leur nombre va-t-il diminuer du fait de l'application de nouveaux critères permettant aux gens d'aller de l'avant dans certains domaines sans enfreindre la législation?

M. Osbaldeston : Bien évidemment, nous n'avons pas de chiffres fixes. Nous espérons, au moins au cours de la première année, une diminution d'environ 15 p. 100 du nombre de dossiers sur de petits ouvrages pour tenter d'éliminer l'arriéré. Si nous parvenons à faire mieux grâce aux mesures que nous essayons de mettre en place en faisant appel à d'autres questions administratives et de politique, cela serait excellent, mais nous ne pouvons pas vous le garantir pour l'instant.

Le sénateur Lang : En plus, vous avez une liste de projets qui sont en cours. Je crois comprendre que l'adoption de cette loi accélérera le traitement de certains types de projets. Avez-vous une liste de projets qui pourraient être traités plus rapidement grâce à cette législation?

M. Osbaldeston : Je ne l'ai pas ici, mais je pourrais vous la fournir.

Le président : Cela serait utile.

M. Osbaldeston : Je pourrais aussi vous préciser grâce à quelle disposition précise qui a été modifiée nous pourrions en finir plus rapidement avec un dossier.

Le sénateur Lang : Il serait intéressant de voir au cours des deux années à venir quels sont les projets qui pourront être traités plus rapidement et aller de l'avant.

M. Osbaldeston : Il s'agit essentiellement de projets d'infrastructures.

Le sénateur Lang : Cette loi doit être accompagnée d'un règlement d'application. Je crois savoir que les règlements feront l'objet d'une forme d'examen public avant d'être promulgués. Ces règlements ont-ils été rédigés? Sont-ils prêts à être examinés, et quand cet examen débutera-t-il? Quand comptez-vous parvenir à une conclusion?

M. Osbaldeston : Les amendements à la loi nous confèrent le pouvoir de promulguer des règlements, ce qui n'était pas le cas auparavant. Nous avons l'intention, lorsque nous nous sommes présentés devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de passer directement à l'étape de la réglementation avec les amendements.

Du fait de la crise économique, nous nous sommes d'abord occupés des décrets afin d'en retirer les premiers avantages. Je crois savoir que ces décrets ont été signés hier soir par le ministre. Nous avons déjà commencé à planifier l'élaboration et la mise en

implementation of regulations, including in that regulatory package a full public consultation process as per any other regulatory amendment or development process.

We have started, at least with the planning and staffing up for the work. As can you imagine, we need quite a few regulations in place. The old act had no authority to do it, so we are playing catch-up here. We hope over the next couple of years to put a number through.

Senator Milne: I have a supplementary question: Will those orders be gazetted?

Mr. Osbaldeston: Yes. The orders will be gazetted within 23 days, and once gazetted, they will come into force 30 days subsequent to that date.

Senator McCoy: I thought we had asked staff to ask you to bring a copy of what you intend to promulgate under these orders. We do not have that. Now that the orders have been signed, could you provide us with copies with alacrity? We might as well speed up the public dissemination process here.

The Chair: I will allow that intervention, Senator McCoy, with alacrity, but, in the future, would you please do it through the chair.

Senator Neufeld: I appreciate that you said you have been 20 years trying to bring some recommendations to change the Navigable Waters Protection Act. Obviously that has happened under different political jurisdictions in Canada. Everyone realizes that an act written in 1882, amended, I think you told us, once or twice, does need some huge changes.

When I was a minister in British Columbia, usually when we got recommendations from staff about issues because they could not carry out their work, it was not political interference; rather, it was our democracy, which works quite well. Politicians listened and said we need to change some of these things, and that is how it works. It is not political interference but is actually moving forward, and I wanted to clarify that a bit.

I want to go back to the 2,500 applications per year. I am a bit surprised that you think there will be only 15 per cent fewer. Is that decrease in the first year, or are you anticipating that number dropping quite substantially in the ensuing years? Will you get more staff? I think you said about 70 people administer this. In British Columbia, we have over 300,000 rivers, streams, you name it. Seventy people could not even begin to manage that. Could you expand on that?

œuvre de la réglementation, avec la préparation d'un dossier réglementaire pour un processus complet de consultations publiques comme pour tout autre processus réglementaire d'amendement ou de développement.

Nous avons commencé à faire la planification et à affecter du personnel à ce travail. Comme vous l'imaginez, nous aurons besoin d'un certain nombre de règlements. L'ancienne loi ne conférerait aucun pouvoir dans ce domaine et nous avons donc du rattrapage à faire. Nous espérons qu'un certain nombre de règlements seront adoptés au cours des quelques années à venir.

Le sénateur Milne : J'ai une question complémentaire. Ces décrets seront-ils publiés dans la *Gazette*?

M. Osbaldeston : Oui. Les décrets seront publiés dans la *Gazette* d'ici 23 jours, et une fois publiés, ils entreront en vigueur au bout de 30 jours.

Le sénateur McCoy : Je croyais que nous avions demandé à notre personnel de vous prier d'apporter une copie des mesures que vous entendez promulguer avec ces décrets. Nous n'avons pas cette information. Maintenant que les décrets ont été signés, pourriez-vous nous en faire parvenir rapidement des copies. Nous pourrions aussi accélérer le processus de diffusion publique ici.

Le président : J'autorise cette intervention, sénateur McCoy, avec empressement, mais je vous saurai gré à l'avenir de transmettre ce type de demande au président.

Le sénateur Neufeld : Je réalise parfaitement que vous nous avez dit que cela fait 20 ans que vous essayez de formuler des recommandations pour modifier la Loi sur la protection des eaux navigables. Il est évident que cela s'est fait sous divers gouvernements au Canada. Tout le monde réalise fort bien qu'une loi rédigée en 1882, et ayant fait l'objet d'amendements une ou deux fois à ce que vous nous avez dit, a besoin d'une profonde révision.

Lorsque j'étais ministre en Colombie-Britannique, en général, lorsque nous recevons des recommandations du personnel sur un sujet donné parce qu'il n'était plus en mesure de faire son travail, ce n'était pas une gêne politique. Cela montre plutôt que notre démocratie fonctionne bien. Les politiciens écoutaient et convenaient qu'il y avait des choses qu'il fallait modifier. C'est comme cela que les choses fonctionnent. Ce n'est pas une gêne politique mais c'est plutôt faire progresser les choses, et je tenais à le préciser en passant.

Je veux maintenant revenir aux 2 500 demandes que vous recevez par an. Je suis un peu surpris que vous ne vous attendiez qu'à une diminution de 15 p. 100. Cette diminution s'applique-t-elle à la première année ou prévoyez-vous que les nombres vont diminuer encore davantage au cours des années ultérieures? Obtiendrez-vous davantage de personnel? Je crois que vous nous avez dit qu'environ 70 personnes se consacrent à l'administration de cette loi. En Colombie-Britannique, nous avons au-delà de 300 000 rivières, ou cours d'eau, comme vous voulez. Soixante-dix personnes ne pourraient rigoureusement rien faire pour gérer un tel parc. Pouvez-vous nous en dire un peu plus dans ce domaine?

I appreciate what you are saying. You need to have some rules that say how to do a dock so that individuals do not have to go talk to you anymore, because that is needless, but is there an anticipation that the applications will drop more substantially in the ensuing years?

Mr. Osbaldeston: Absolutely. I am being conservative at 15 per cent because I do not have substantive enough statistics in front of me, and the responsiveness of Canadians to the new endeavours is yet to be seen. We want to get the drop to be as large a number as possible, and we will do everything we can in order to do that while ensuring that we maintain the navigational safety standards and our oversight of environment.

The answer is that we hope to improve substantially, and my 15 per cent is conservative at best. Perhaps my superior can respond regarding the resources.

Mr. Roussel: As the director general of the organization, I receive the request for funds. We are quite concerned about this program; we have put a lot of funds into it and will continue to put in funds.

However, the main focus we must be aware of is that we have amended a piece of legislation. We have orders that will be the base of the regulatory regime; and we have to be clear that when the order goes out, it is how we will use this piece of legislation in the future. The regulatory-making power is there, and you could probably see in the future that the order will become regulation.

The second important point is that we will continue to embrace in the coming years an intensive awareness and education program with our different stakeholders.

Due diligence by the stakeholders must take place, and that is somewhat a reverse of burden. For example, when people in the forest industry are opening a new area going over rivers, creeks and so forth, sometimes they have to build 40 bridges to get to the new area for exploitation. It is the same with the pipeline industry. Awareness and education around the implications for those large clients will help reduce significantly the number of applications. We always have the caveat that the numbers of crossings done over rivers, creeks and so forth fit within the order regime, so that we have a limited number of applications.

This will take the whole of 2009. We are starting next Thursday with a public session, not during our Canadian Marine Advisory Council meetings that we have in May and November. We will do regional awareness and education sessions at our original Canadian Marine Advisory Council. We are doing it across the country in the five regions, including the North.

Je comprends fort bien ce que vous dites. Vous devez disposer de certaines règles pour dire aux gens comment construire un quai afin qu'ils n'aient plus besoin de s'adresser à vous pour le savoir, parce que c'est inutile, mais vous attendez-vous à ce que le nombre de demandes diminue davantage au cours des années ultérieures?

M. Osbaldeston : Tout à fait. Je suis prudent en parlant de 15 p. 100 parce que je ne dispose pas d'assez de statistiques solides en face de moi et il reste à voir comment les Canadiens vont réagir face à de nouvelles modalités. Nous voulons que le nombre de demandes diminue le plus possible et nous ferons tout en notre pouvoir pour nous assurer de conserver des normes de navigation sécuritaire et assurer la surveillance de l'environnement.

Ma réponse est que nous espérons une amélioration importante, et la diminution de 15 p. 100 que j'ai mentionnée est certainement très conservatrice. Mon supérieur peut peut-être vous répondre en ce qui concerne les ressources.

M. Roussel : Comme directeur général de l'organisation, je reçois les demandes de fonds. Nous sommes assez préoccupés par ce programme; nous y avons injecté beaucoup d'argent et nous allons continuer à le faire.

Toutefois, nous devons garder à l'esprit que l'essentiel est que nous avons amendé un texte de loi. Nous disposons des décrets qui serviront de base au régime réglementaire et nous devons être clairs pour indiquer que lorsque les décrets s'appliqueront, c'est ainsi que nous utiliserons cette loi à l'avenir. Le pouvoir de réglementation est là et vous constaterez probablement à l'avenir que le décret deviendra réglementation.

Le second point important est que nous allons continuer à nous occuper au cours des années à venir d'un programme intensif de sensibilisation et d'éducation de nos divers intervenants.

Il faut que les intervenants fassent preuve de diligence raisonnable, et c'est là en quelque sorte un renversement du fardeau de la preuve. Par exemple, lorsque des gens du secteur forestier ouvrent un nouveau territoire dans lequel passent des rivières, des ruisseaux, et autre, il arrive qu'ils doivent construire 40 ponts pour en permettre l'exploitation. Il en va de même dans le secteur des oléoducs. Le fait de sensibiliser et d'éduquer ces gros clients aux répercussions de ce qu'ils font contribuera à réduire sensiblement le nombre de demandes. Nous avertissons toujours que tous les ouvrages franchissant des rivières, des ruisseaux, et autre doivent respecter le régime mis en place par le décret, afin de n'avoir qu'un nombre limité de demandes.

Cela nous prendra tout 2009. Nous commençons vendredi prochain avec une séance publique et nous ne nous contentons pas d'attendre nos réunions du Conseil consultatif maritime canadien qui se tiendront en mai et en novembre. Nous allons aussi organiser des séances de sensibilisation et d'éducation au niveau régional lors de notre Conseil consultatif maritime canadien. Nous allons procéder de cette façon dans les cinq régions du pays, y compris dans le Nord.

Senator Neufeld: Having been responsible for power development in British Columbia and mines and oil and gas, when it came to creeks and rivers, I also got thousands of emails. They were usually almost the same. A huge group of people out there will immediately start sending lots of emails about destroying the environment and those kinds of things. I do not believe you would want to do that, or any political party would want to do that in the world that we live in today.

I believe in looking at maybe the federal government deferring a bit more responsibility to the provinces and territories. Actually, I think provinces can make some pretty good decisions about some of these things in a general envelope across Canada. Do you defer to the province any of your decisions as they deal with the Navigable Waters Protection Act, to make decisions that respect the environment but get things done?

Mr. Osbaldeston: No, our legislation has not provided for that. We hope down the road to look toward partnership arrangements, whereby if you have officers in the field who are in areas where there is proposed work, we could ask you to assist us by providing information. Taking digital photographs is usually the most common way — digital photographs of a particular water location if you are going to be in that location.

We do that type of collaborative effort now, but we hope to formalize some of those arrangements down the road. It would be a more efficient and effective use of resources that are out in the field in some pretty remote areas.

We currently share helicopter time, for example. If federal people are heading out to review a pipeline or a hydro project in B.C., we always call our provincial or territorial counterparts and say, "We are heading out this way; do you need to take a look at anything while we are going?" The reverse is also true.

In the operational world, those types of partnership arrangements go on informally, but we are hoping, with our new capabilities, to be able to formalize some of that. At this point, decisions under the legislation remain under the Minister of Transport.

Senator Neufeld: I know that back home the Oil and Gas Commission, which is a regulatory body responsible for administering the oil and gas acts in British Columbia, has an agreement with Fisheries and Oceans Canada to do some of the work for that department. Rather than having a bunch of people wandering on the site day after day, you have a certain set of rules and ensure they are being administered correctly.

Le sénateur Neufeld : Ayant été responsable des aménagements hydroélectriques en Colombie-Britannique, ainsi que des mines, du pétrole et du gaz, quand il s'agissait de ruisseaux et de rivières, je recevais également des milliers de courriels. Leur contenu était pratiquement toujours le même. Un groupe important de personnes commençait immédiatement à envoyer des quantités de courriels concernant la destruction de l'environnement et ce genre de choses. Je ne crois pas que ce soit ce que vous vouliez faire, ni qu'un parti politique quelconque veuille procéder de cette façon dans le monde qui est le nôtre aujourd'hui.

Ne serait-il pas possible que le gouvernement fédéral transfère un peu plus de responsabilités aux provinces et aux territoires. En vérité, je crois que les provinces peuvent prendre de fort bonnes décisions dans ces divers domaines dans le cadre d'un programme pancanadien. Transférez-vous aux provinces une partie de votre pouvoir de décision quand elles s'occupent de la Loi sur la protection des eaux navigables, pour prendre des décisions respectant l'environnement tout en permettant aux choses d'aller de l'avant?

M. Osbaldeston : Non, la loi ne le prévoit pas. Nous espérons plus tard envisager des ententes de partenariat. Dans le cadre de telles ententes, nous pourrions demander à un organisme qui a des agents sur le terrain, à proximité de l'ouvrage envisagé, de nous aider et de nous fournir de l'information. La façon la plus courante est de demander à ces gens de prendre des photos numériques d'un plan d'eau particulier, s'ils ont la possibilité de s'y rendre.

Nous avons ce type de collaboration maintenant, mais nous espérons donner un caractère officiel à certaines de nos ententes plus tard. Ce serait une utilisation beaucoup plus efficiente et beaucoup plus efficace des ressources qui se trouvent sur le terrain dans certaines régions passablement éloignées.

C'est ainsi que nous partageons des heures de vol en hélicoptère. Si des employés fédéraux se dirigent vers un endroit donné pour examiner un projet de pipeline ou hydroélectrique en Colombie-Britannique, nous appelons toujours nos homologues provinciaux ou territoriaux pour leur dire que nous allons dans cette direction et leur demander s'il y a quelque chose qu'ils voudraient voir dans cette région. L'inverse est également vrai.

Dans la pratique, ces types d'ententes de partenariat se concluent de façon informelle, mais nous espérons, avec les nouveaux moyens dont nous allons disposer, être en mesure de leur donner un certain caractère officiel. Pour l'instant, en vertu de la législation en vigueur, les décisions incombent au ministère des Transports.

Le sénateur Neufeld : Je sais que la Oil and Gas Commission de la Colombie-Britannique, qui est un organisme réglementaire responsable de l'administration des lois sur le pétrole et le gaz dans cette province, a conclu une entente avec Pêches et Océans Canada pour faire des travaux pour le compte de ce ministère. Au lieu d'avoir toute une série de gens se promenant sur les sites jour après jour, vous appliquez une série de règles en vous assurant qu'elles sont administrées de façon correcte.

I would hope that in the future you would look at making similar agreements with different public bodies, especially provincial or territorial bodies, to carry out some of the things you have to do. It reduces the duplication and probably would be more understandable.

Your 70 people across Canada are spread pretty thin, I think it is fair to say. Therefore, perhaps there is a way that we can do those kinds of things.

I have one final comment: I would almost bet — as long as I am here anyhow — that if another administration comes to government, there will not be a change back to the old act as it was before. I think this discussion is good and progressive and we will see some movement so we can get some things done in Canada.

Senator Banks: You mentioned that there is a statutory requirement in this act for review and reporting in five years. Who will report to whom?

Mr. Osbaldeston: I am not sure of the logistics of that process.

The Chair: Who will do the review?

Mr. Osbaldeston: It is up to the department to review and to report back.

Senator Banks: When you are able to, will you tell us to whom you will report? I presume it will be to the minister.

Mr. Osbaldeston: I am unfamiliar with the process exactly, but I will find out what the details are. It is not an unusual process; it is a common piece now in legislation.

Mr. Roussel: Section 41 in Part 5 of the Navigable Waters Protection Act states that a review of the provision and the operations of this act must be completed by the minister before the end of the fifth year after the day on which this section comes into force. On tabling of the report, it says that the minister shall cause a report of the review to be laid before each House of Parliament.

Senator Banks: That answers my question. We are very familiar with reviews of this kind of matter. We have several reviews; the Canadian Environment Protection Act is coming up, for instance, and I must give you some news about that today.

You talked about a connection between the actions that are necessary in this bill of amendment and infrastructure and economic stimulus and the like. I presume I am correct in assuming these provisions survive any current economic stimulus package. There is no sunset in here. They may have been triggered by, but they are not connected to, a particular economic stimulus package. Am I right?

J'espère que, à l'avenir, vous envisagerez de conclure des ententes comparables avec différents organismes publics, en particulier provinciaux ou territoriaux, pour faire certaines des tâches qui vous incombent. Cela réduit les dédoublements et cela serait aussi probablement plus compréhensible.

Il me semble que votre effectif de 70 personnes pour couvrir tout le pays est bien mince. Il y a peut-être donc une autre façon de procéder.

J'ai un dernier commentaire à faire. Je serais presque prêt à parier, au moins tant que je suis là, que si le gouvernement change, nous ne reviendrons pas à la situation antérieure. Cette discussion me paraît bonne et progressive et nous devrions voir les choses commencer à bouger pour nous permettre de réaliser des projets au Canada.

Le sénateur Banks : Vous avez indiqué que la loi impose de procéder à un examen et de faire rapport au bout de cinq ans. À qui ce rapport sera-t-il adressé?

M. Osbaldeston : Je ne sais pas avec certitude comment se déroulera ce processus.

Le président : Qui procédera à l'examen?

M. Osbaldeston : Il incombe au ministère de réaliser l'examen et de faire rapport.

Le sénateur Banks : Quand vous le saurez, pourrez-vous nous dire à qui vous ferez rapport? Je suppose que ce sera au ministre.

M. Osbaldeston : Je ne connais pas très bien le processus, mais je vais m'informer. Ce n'est pas un processus inhabituel. C'est une modalité qu'on trouve fréquemment dans les lois maintenant.

M. Roussel : L'article 41 de la partie 5 de la Loi sur la protection des eaux navigables précise qu'un examen des dispositions et du fonctionnement de cette loi doit être réalisé par le ministère avant la fin de la cinquième année faisant suite à la date d'entrée en vigueur de cet article. Au sujet du dépôt du rapport, elle précise que le ministre doit veiller à ce qu'une copie en soit remise à chacune des chambres du Parlement.

Le sénateur Banks : Cela répond à ma question. Nous avons une grande habitude de l'examen de ce type de question. Nous nous occupons de plusieurs examens. Celui de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement s'en vient et j'ai quelques nouvelles informations sur cette question à vous transmettre aujourd'hui.

Vous avez parlé d'un lien entre les mesures nécessaires qui figurent dans ce projet de loi pour amender l'ancien texte et celles concernant les infrastructures et les mesures d'incitation économique, et d'autres mesures de ce genre. Je suppose que j'ai raison en faisant l'hypothèse que la durée de vie de ces dispositions sera plus longue que celle de l'ensemble de mesures actuelles d'incitation économique. Aucune date n'est fixée pour la fin de leur application. Il se peut que ces mesures aient été déclenchées par le lancement d'un ensemble de mesures de stimulation de l'économie, mais il n'y a pas de liens entre elles. Ai-je raison?

Mr. Osbaldeston: That is correct. These amendments are amendments to the legislation, and the legislation is in place for all Canadians until further amended down the road.

Senator Banks: Aside from this act, are you aware of any automatic exemption from your review of navigable waters and their protection that would relate to the Building Canada program? Is there an automatic thing that says projects under the Building Canada program are perforce excused from your purview?

Mr. Osbaldeston: Not to my knowledge. If they are within 30 metres of water, which is part of the screening criteria of the infrastructure, they will be reviewed by us under this legislation.

Senator Milne: I have a supplementary: How do municipalities get away with everything they do in Ontario? They can fill in headwater swamps with gravel. A company goes through, and if there is a beaver dam holding back an amount of water, the company has to ensure the beaver dam remains in place. However, the next day, the municipality can come in, blow it up, and fill it with gravel.

Are municipalities exempt because they are creatures of the provinces?

Mr. Osbaldeston: Municipalities, provinces, the federal government and all Canadians are bound by this legislation.

Senator Milne: I will make a point of pointing that out to some of them.

The Chair: I think you should run for mayor and get it fixed.

Senator Banks: I want to return to a question about the phrase "not a statutory instrument." You said that regulations under this act will be drafted and published in the *Canada Gazette*. Are they statutory instruments? Will those regulations be susceptible to scrutiny by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations?

Mr. Roussel: Yes, any regulation made would go to the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Senator Banks: Does that include all regulations made under this act?

Mr. Roussel: Yes, to my knowledge.

Senator Banks: However, ministerial orders made under this act are said not to be statutory instruments and are, therefore, not susceptible to scrutiny. That raises the question: If one were to contravene a ministerial order given under this act, and it had not been susceptible to scrutiny, is it possible that a person, a corporation, a province or a municipality could break a law without being aware that they have broken the law or transgressed a regulation — or actually, a ministerial order, in this case? How would I know?

Mr. Roussel: It is published in the *Canada Gazette*.

M. Osbaldeston : C'est exact. Ces amendements apportent des modifications à la loi, et la loi s'applique à tous les Canadiens, en attendant que d'autres amendements y soient apportés plus tard.

Le sénateur Banks : Mis à part cette loi, connaissez-vous d'autres cas de dispense automatique de l'examen des voies navigables et de leur protection qui aurait des liens avec le programme Chantiers Canada? Existe-t-il une disposition indiquant que les projets relevant de Chantiers Canada sont, de par leur nature, dispensés de votre examen?

M. Osbaldeston : Pas à ma connaissance. S'ils se trouvent à moins de 30 mètres d'un plan d'eau, ce qui est l'un des critères d'examen des infrastructures, nous procéderons à son examen en application de cette loi.

Le sénateur Milne : J'ai une question complémentaire : comment les municipalités s'en tirent-elles avec tout ce qu'elles font en Ontario? Elles peuvent combler des marais avec des graviers. Une entreprise arrive, et s'il y a un barrage de castor retenant de l'eau, elle doit s'assurer que ce barrage reste en place. Toutefois, le jour suivant, la municipalité peut venir, détruire le barrage et boucher le trou avec des graviers.

Les municipalités sont-elles dispensées de l'application de cette loi parce qu'elle relève des provinces?

M. Osbaldeston : Les municipalités, les provinces, le gouvernement fédéral et tous les Canadiens sont assujettis à cette loi?

Le sénateur Milne : Je vais m'assurer de le rappeler à quelques-unes d'entre elles.

Le président : Je crois que vous devriez être candidat à la mairie et régler cela.

Le sénateur Banks : J'aimerais revenir à une question au sujet de l'expression « pas un texte réglementaire ». Vous avez dit que les règlements d'application de cette loi seront rédigés et publiés dans la *Gazette du Canada*. S'agit-il de textes réglementaires? Ces règlements pourront-ils être examinés par le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation?

M. Roussel : Oui, toute réglementation sera soumise au Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation.

Le sénateur Banks : Cela s'applique à tous les règlements promulgués en application de cette loi?

M. Roussel : Oui, à ma connaissance.

Le sénateur Banks : Toutefois, les décrets ministériels pris en application de cette loi sont décrits comme n'étant pas des textes réglementaires, et ne peuvent donc faire l'objet d'examen. Cela nous amène à la question : Si quelqu'un devait contrevenir à un décret ministériel pris en application de cette loi, et si ce décret n'a pas fait l'objet d'examen, est-il possible qu'une personne, une entreprise, une province ou une municipalité contreviennent à la loi sans réaliser qu'elle a contrevenu à la loi ou n'a pas respecté un règlement, ou en vérité un décret ministériel dans ce cas? Comment le saurais-je?

M. Roussel : Le texte est publié dans la *Gazette du Canada*.

Senator Banks: Ministerial orders are published in the *Canada Gazette*, notwithstanding that they are not statutory regulations?

Mr. Osbaldeston: That is correct. As I signed last night, these orders will be published in the *Canada Gazette* within 23 days.

Senator Banks: I have a predilection against the delegation by Parliament of too much authority, which has been happening under successive governments of all stripes; in some respects, we have been delegating authority that, perhaps, in some cases, we ought not to have delegated.

In the case of this bill, amended section 13 of the Navigable Waters Protection Act provides that a ministerial order may be given under this act that is not a statutory instrument and, therefore, is not susceptible to review by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, and that "An order may incorporate any material by reference, regardless of its source, either as it exists on a particular date or as amended from time to time."

I will be absurd. I am bringing this up because I am a member of another committee that has just dealt with an act where the minister, when he appeared before us, agreed to the removal of this provision. I will give an extreme, absurd example: The minister could incorporate, under section 13 of this act, regulations that exist in North Korea. Not only could the minister incorporate them, but they are ambulatory, in that five years after having been incorporated by reference in this act, if they were changed by the Government of North Korea, that change would become a part of a ministerial order under this act.

Therefore, we are not only delegating from Parliament to the minister the authority to do these things, we are delegating to the minister the authority to incorporate any material from any source whatsoever and it would become part of a ministerial order.

The Chair: Are you asking a question about that?

Senator Banks: I am explaining the question I am about to ask.

The Chair: So far, I go with your *reductio ad absurdum*, but do not take it too far.

Senator Banks: The minister could incorporate any material from any source, and we are also authorizing the minister to delegate the making of what constitutes regulations under this act to someone who is not necessarily a Canadian.

Is that wise, and do you not think that subsections 13(2) and 13(3) are an unwise delegation of parliamentary authority to the minister to incorporate any material, from any source, for any purpose?

Le sénateur Banks : Les décrets ministériels sont publiés dans la *Gazette du Canada*, même s'il ne s'agit pas de textes réglementaires?

M. Osbaldeston : C'est exact. Puisque je les ai signés hier soir, ces décrets seront publiés dans la *Gazette du Canada* d'ici 23 jours.

Le sénateur Banks : Je ne suis vraiment pas partisan d'une délégation de pouvoirs trop importants par le Parlement, bien que ce soit ce qui s'est produit sous les gouvernements successifs de toutes les couleurs. Il me semble que, dans certains cas, nous avons délégué des pouvoirs que nous aurions peut-être dû conserver.

Dans le cas de ce projet de loi, l'article 13 modifié de la Loi sur la protection des eaux navigables autorise le ministre à promulguer des décrets en application de cette loi qui ne constituent pas un texte réglementaire et qui ne peuvent donc faire l'objet d'un examen par le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation. Et on y lit : « Peut être incorporé par renvoi dans un arrêté tout document — quelle que soit sa provenance —, soit dans sa version à une date donnée, soit avec ses modifications successives. »

Je vais faire l'idiot. Je soulève ce point parce que je suis membre d'un autre comité qui vient d'examiner une loi pour laquelle le ministre, quand il a comparu devant nous, a convenu de faire disparaître cette disposition. Je vais prendre un exemple extrême et absurde. En application de l'article 13 de cette loi, le ministre pourrait faire entrer en vigueur une réglementation promulguée en Corée du Nord. Non seulement le ministre pourrait intégrer cette réglementation à la nôtre, mais comme il s'agit là d'une procédure ambulatoire, si au bout de cinq ans le gouvernement de Corée du Nord modifiait sa réglementation, celle-ci aurait automatiquement valeur de décret ministériel en application de cette loi.

Il s'avère donc que nous ne nous contentons pas, comme Parlement, de déléguer des pouvoirs au ministre de faire ce genre de choses, nous lui déléguons le pouvoir d'intégrer tout document de quelque source que ce soit et celui-ci ferait partie intégrante d'un décret ministériel.

Le président : Posez-vous une question à ce sujet?

Le sénateur Banks : J'explique la question que je m'apprete à poser.

Le président : Jusqu'ici, je vous suis dans votre démonstration par l'absurde, mais n'allez pas trop loin.

Le sénateur Banks : Le ministre pourrait intégrer tout document de quelque source que ce soit, et nous autorisons également le ministre à déléguer l'élaboration de ce qui constitue la réglementation en application de cette loi à quelqu'un qui n'est pas nécessairement Canadien.

Est-ce sage et ne croyez-vous pas que les paragraphes 13(2) et 13(3) sont une délégation excessive des pouvoirs parlementaires au ministre d'intégrer tout document, de quelque source que ce soit et pour quelque fin que ce soit?

Mr. Osbaldeston: Perhaps, I could just speak to what that was leaning toward with respect to what types of materials we are talking about.

The Chair: You have to admit it is very broad language and the senator has a good point there.

Mr. Osbaldeston: Maybe Mr. Roussel can speak to the second part of the question, which was too broad.

The Chair: And he may not.

Mr. Osbaldeston: That was going to be my point.

The Chair: Senator St. Germain will have a point of information.

Mr. Osbaldeston: This type of referencing leans back to, for example, the Canadian Standards Association's standards. I will give you the example of aerial cables, communication and hydro cables going over waterways that we can reference to a published standard by an authoritative organization recognized nationally for such responsibilities, which says that it must be so many metres above.

Senator Banks: It does not say that, however.

Mr. Osbaldeston: No, it does not say that, but that is what it is geared for. That is the intention, the objective. If there are recognized standards by incorporation by reference, if they amend those, we will continue with the amended version from there on in.

Senator Banks: If this amendment were amended to make it a sufficiently broad description of the materials to be incorporated, it would incorporate the kind of things that you are talking about and leave considerable leeway. Would you think that would not be obstructive to your purposes?

The Chair: Senator Banks, I am with you on this, but would this not be an appropriate place to make a note in contemplation of the five-year review to determine the use and/or abuse of that particular section? On the face of it, I do not think you need to be a rocket scientist: this provision has wide latitude, and Senator Banks has done a good service to point it out.

Mr. Roussel: It is a good point. If I may add to it and discuss how we use it in the regulatory regime, we consider orders to be in the genesis of the regulatory regime. When we make reference — and I understand the wording is very broad — usually we reference from standards that are recognized. For example, we would reference hydro standards.

The rule is that we will normally never reference standards that we, as Canadians, are not part of — such as organizational standards — in one way, shape or form. That means we have an influence in the debate of that organization when the developments of those standards took place. For example, we are doing this with international maritime organizations, international standards organization, the Canadian Standards

M. Osbaldeston : Peut-être. La seule chose que je peux dire est que cela couvrirait pour nous les types de documents dont nous parlerions.

Le président : Vous devez convenir que c'est là une formulation très large et que la remarque du sénateur n'est pas sans valeur.

M. Osbaldeston : Peut-être M. Roussel pourra-t-il traiter de la seconde partie de la question qui était trop vaste.

Le président : Et peut-être non.

M. Osbaldeston : C'est le point que j'allais soulever.

Le président : Le sénateur St. Germain a une information à nous communiquer.

M. Osbaldeston : Ce type de renvoi s'inspire, par exemple, des normes de l'Association canadienne de normalisation. Je vous donnerai l'exemple des câbles aériens, de communications et hydroélectriques franchissant les voies navigables pour lesquels nous pourrions faire référence à une norme publiée par un organisme faisant foi en la matière et reconnu à l'échelle nationale pour assumer de telles responsabilités, précisant que ces câbles doivent être à tel niveau au-dessus de l'eau.

Le sénateur Banks : Ce n'est toutefois pas ce que dit le texte.

M. Osbaldeston : Non, ce n'est pas ce qu'il dit, mais c'est ce que nous avions à l'esprit. C'était notre intention, notre objectif. S'il y a des normes reconnues que l'on peut incorporer par renvoi, et si leurs auteurs les révisent, nous continuerons à utiliser la version révisée par la suite.

Le sénateur Banks : Si cet amendement était corrigé pour donner une description suffisamment vaste des documents à intégrer par renvoi, cela engloberait le type de documents dont vous parlez et laisserait une marge de manœuvre considérable. Ne croyez-vous pas que cela ne nuirait en rien à votre objectif?

Le président : Sénateur Banks, je suis de votre avis sur ce point, mais ce n'est peut-être pas l'endroit qui convient pour faire un commentaire à retenir pour l'examen quinquennal afin de déterminer si cet article précis a fait l'objet d'une utilisation normale ou d'abus? Par contre, je ne crois pas que vous deviez être un spécialiste des fusées pour comprendre : cette disposition laisse une très grande marge de manœuvre et le sénateur Banks a bien fait de le relever.

M. Roussel : C'est un bon point. Si vous me le permettez, je vous préciserai comment nous utiliserons ce mécanisme dans le régime réglementaire. Nous considérons les décrets comme faisant partie de la genèse du régime réglementaire. Lorsque nous faisons des renvois, et je comprends que la formulation est ici très large, nous le faisons généralement à des normes reconnues. Nous renverrions par exemple à des normes hydroélectriques.

La règle est normalement de ne jamais renvoyer à des normes élaborées sans notre participation comme Canadiens, comme des normes organisationnelles, quelle que soit leur forme ou leur origine. Cela signifie que nous avons exercé une influence dans le débat mené par cette organisation quand elle a élaboré les normes en question. C'est par exemple le cas avec les normes des organisations maritimes internationales, de l'Organisation

Association and any other standards that are available. We go to great extent to ensure we are members of those organizations or of the committee that has developed the standards, that are of need for us. We will do the same in this fashion.

Senator Banks: I understand what is intended, but this is an act of Parliament and not a statement of policy, and this says any material from any source.

The Chair: I believe the point is made.

Senator St. Germain: I have a short question, but I will pass.

The Chair: We have 10 minutes remaining.

Senator Peterson: My question is how you interface with other departments, for example Fisheries and Oceans. An application is made to you and you determine a stream or body of water is not navigable. Is that the end of the story, and the next day, one could begin construction of a culvert or a bridge? Or is there a higher authority?

Mr. Osbaldeston: No. A series of approvals and authorizations is required, as with any building project required. Fisheries and Oceans reviews and may issue an authorization document for potential destruction of a habitat. We also perform a review from a navigational aspect. Even though our review might determine no navigable concern, Fisheries and Oceans might have a concern with respect to fish and habitat.

Senator Peterson: If you are not the lead, why would that not have been resolved before so that it could be dealt with by Transport Canada? With other departments involved in the review process, when would the final authority occur?

Mr. Osbaldeston: As with any building project, permits have to be acquired. From a federal government standpoint, it is important to identify at the outset what is required and to provide that information up front. The final authority occurs when all of the permits are complete and positive.

Senator Peterson: Thank you.

Senator Adams: My question was similar to Senator Peterson's question. We live in the North where we have many rivers, lakes and the sea. They are not similar to those in the South. You talked about cottages in the future up there, but I do not go out until the beginning of July.

My concern with the Navigable Waters Protection Act is that we have water rights and surface rights under the Nunavut Waters and Nunavut Surface Rights Tribunal Act. We work with the mining companies, with the road crews for new mines and with Indian and Northern Affairs Canada, in particular for travel during the winter to the sites. Everything must be approved. They are even required to obtain the proper permits for winter trails to the mines to ensure that there is no environmental damage.

internationale de normalisation, de l'Association canadienne de normalisation et de toutes les autres normes qui sont disponibles. Nous prenons grand soin de nous assurer que nous sommes membres de ces organisations ou du comité qui a élaboré les normes dont nous avons besoin. Nous ferions de même dans ce cas.

Le sénateur Banks : Je comprends bien votre intention, mais nous avons là une loi du Parlement et non pas un énoncé de politique et le texte dit quelle que soit sa provenance.

Le président : Je crois que le commentaire est noté.

Le sénateur St. Germain : J'ai une brève question, mais je vais laisser la parole à quelqu'un d'autre.

Le président : Il nous reste 10 minutes.

Le sénateur Peterson : J'aimerais savoir comment vous interagissez avec les autres ministères, par exemple Pêches et Océans Canada. Vous recevez une demande et vous concluez qu'un ruisseau ou un plan d'eau n'est pas navigable. Est-ce la fin de l'histoire. Le jour suivant, le demandeur peut commencer à mettre en place un ponceau ou à construire un pont, ou y a-t-il un autre palier de décision à un niveau supérieur?

M. Osbaldeston : Non. Il faut obtenir une série d'approbations et d'autorisations, comme pour tout projet de construction. Pêches et Océans Canada étudie le dossier et peut remettre un document autorisant la destruction éventuelle d'un habitat. Nous procédons également à un examen du volet navigation. Même si cet examen ne relève aucune préoccupation en matière de navigation, Pêches et Océans Canada peut être préoccupé par des questions touchant aux poissons et à leur habitat.

Le sénateur Peterson : Si vous n'êtes pas le principal responsable du dossier, pourquoi cela n'a-t-il pas été réglé avant que vous receviez le dossier à Transports Canada? Comme d'autres ministères sont impliqués dans le processus d'examen, quand la décision finale peut-elle être rendue?

M. Osbaldeston : Comme pour tout projet de construction, il faut obtenir des permis. Du point de vue du gouvernement fédéral, il est important de cerner dès le début ce qui est exigé et de fournir l'information à l'avance. La décision finale est rendue quand tous les permis et toutes les autorisations sont obtenus.

Le sénateur Peterson : Je vous remercie.

Le sénateur Adams : Ma question se rapproche de celle du sénateur Peterson. Nous vivons dans le Nord où il y a beaucoup de rivières et de lacs, et aussi la mer. Ces plans d'eau ne se comparent pas à ceux du Sud. Vous parlez des chalets qui y seront construits à l'avenir, mais sachez que je n'y vais pas avant le début de juillet.

Ce qui me préoccupe avec la Loi sur la protection des eaux navigables est que nous avons des droits sur l'eau et sur la surface en vertu de la Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut. Nous travaillons avec les sociétés minières, avec les équipes construisant des routes pour mener aux nouvelles mines, et avec Affaires indiennes et du Nord Canada, en particulier pour se rendre sur les divers sites en hiver. Tout doit être approuvé. Ils doivent même obtenir les permis nécessaires

People complain about the cruise ships in northern waters because sea mammals, polar bears and other animals live close to the communities on the water. People in Pangnirtung have great concern for the mating whales, given all those cruise ships sailing up there without permission. If that bill passes, will there be more ships? How will the animals be protected? Will this bill help that situation in the North?

Mr. Osbaldeston: I believe I indicated earlier that we have to issue our approval document, which is only one federal approval document. To do that, we must first complete our navigational impact assessment, including potentially looking at fishing areas and patterns of all boats in the area; and second, we must have a positive environmental assessment when required, including looking at animals and their habitat. Perhaps most important for the Nunavut community, we would look at whether Aboriginal peoples' concerns have been identified and addressed. All of that is taken into consideration when we create our approval document with terms and conditions.

Senator Adams: Someone has to make an application to build a highway and do other construction. Is there any way to ensure that companies comply with orders from Transport Canada or Fisheries and Oceans Canada or with environmental regulations to protect the animals and marine life?

Mr. Osbaldeston: Perhaps Fisheries and Oceans or Environment Canada would be responsible, but other federal departments also responsible for fish, wildlife and natural resources would review that as part of the application process.

Senator St. Germain: You have 42 regional officers in 13 regions for the country. Is that logical? As Senator Milne pointed out, municipalities are draining swamps and filling them in with gravel. Why is responsibility for these ditches not relegated to the provinces? Why is the federal government holding onto this unenforceable power? Any law that is unenforceable is bad law. You have 42 people, which means four people per region, before taking into account those away from work due to vacation. That does not leave many officers to look after such a vast country. I question the practicality of the entire process and whether that will be considered in the five-year review.

Mr. Osbaldeston: To be politically correct, I will let Mr. Roussel answer that question.

Mr. Roussel: We have to realize that we are not alone in this. We deal with aspects relevant to navigation. Others deal with environmental assessments within Transport Canada. Others still deal with environmental assessments under Fisheries and Oceans. Do we have enough public servants? I am in a conflict of interest.

pour les sentiers d'hiver menant aux mines afin de s'assurer de ne pas causer de dommages à l'environnement. Les gens se plaignent des navires de croisière dans les eaux du Nord parce que les mammifères marins, les ours blancs et d'autres animaux vivent près des collectivités sur l'eau. Les gens de Pangnirtung n'aiment pas du tout l'observation des baleines étant donné que tous ces navires de croisière se rendent là sans autorisation. Si ce projet de loi est adopté, y aura-t-il davantage de navires? Comment les animaux seront-ils protégés? Ce projet de loi va-t-il améliorer la situation dans le Nord?

M. Osbaldeston : Je crois avoir indiqué auparavant que nous devons émettre notre document d'approbation, qui n'est qu'un document d'approbation fédéral. Pour cela, nous devons tout d'abord procéder à l'évaluation des répercussions sur la navigation, en nous intéressant éventuellement aux zones de pêche et aux comportements de tous les bateaux dans la région, et ensuite, nous devons avoir une évaluation environnementale favorable quand cela est nécessaire, y compris en nous occupant des animaux et de leur habitat. Ce qui est peut-être plus important pour les collectivités du Nunavut, est que nous allons examiner si les préoccupations des peuples autochtones ont été identifiées et si des solutions y ont été apportées. Nous tenons compte de tout cela quand nous préparons notre document d'approbation, qui impose des conditions.

Le sénateur Adams : Pour construire une route ou faire d'autres travaux de construction, il faut que quelqu'un présente une demande. Y a-t-il une façon de s'assurer que les entreprises se conforment aux décrets de Transports Canada, de Pêches et Océans Canada ou à la réglementation environnementale pour protéger les animaux et la vie marine?

M. Osbaldeston : Ce serait peut-être de la responsabilité de Pêches et Océans Canada ou d'Environnement Canada, mais d'autres ministères sont également responsables des poissons, de la faune et des ressources naturelles et procéderaient à un examen dans le cadre du processus de demande.

Le sénateur St. Germain : Vous disposez de 42 agents régionaux dans 13 régions du pays. Est-ce logique? Comme l'a fait remarquer le sénateur Milne, les municipalités assèchent des marais et les remplissent de gravier. Pourquoi la responsabilité de ces marais ou de ces fossés n'est-elle pas confiée aux provinces? Pourquoi le gouvernement fédéral veut-il conserver des pouvoirs qu'il n'est pas en mesure d'appliquer? Toute loi qui ne peut être appliquée est une mauvaise loi. Vous avez 42 employés, ce qui veut dire quatre personnes par région avant de tenir compte des personnes en vacances. Il ne vous reste pas beaucoup d'agents pour vous occuper d'un pays aussi vaste. Je m'interroge sur le caractère pratique de tout le processus et me demande si cela sera pris en compte lors de l'examen quinquennal.

M. Osbaldeston : Pour ne pas enfreindre la rectitude politique, je vais laisser M. Roussel répondre à cette question.

M. Roussel : Nous devons avoir conscience que nous ne sommes pas seuls à nous occuper de ce type de dossier. Nous traitons les aspects concernant la navigation. D'autres, au sein de Transports Canada, s'occupent des évaluations environnementales. Il y a également des gens qui travaillent aux

We never have had enough, but the public will say that we have more than enough. The regime we have to manage causes problems. We are convinced that the amendments will help to streamline the application process and consultations with the various stakeholders. In the end, clarification will be provided for all Canadians. We are convinced of that.

How will we move forward in the next five years? We are happy that this amendment is in the NWPA so that we can do this review. Of course, if additional needs arise, it will be part of any other review and will go through the normal process of cabinet and Parliament to determine the need for additional funding. At this time we have approximately 10 per cent additional funding to the overall program. We will continue to do that over the course of the next two years to ensure that the implementation of the amended act takes place, focusing on the awareness and education of stakeholders. We know it is a steep learning curve to convince everyone that it is good for Canadians. Although it is far from being a perfect package, it is better than the legislation we had before.

To give you an idea of the figures for infrastructure projects, 700 are available under the stimulus package within the municipal rim. Of those, a significant number are under NWPA review. People want those projects to move forward. They are all linked to water, sewers or piping and linked with the overall protection of the environment.

The Chair: It is now 10 a.m. Before we have one last question from the deputy chair, I wanted to say that this is only the first of a series of hearings. We will be reconvening here on Tuesday, April 28, and then the following week on both the Tuesday and the Thursday. I am sure you will be happy to hear this, Mr. Roussel and Mr. Osbaldeston. You will be coming back with either the minister or the parliamentary secretary. We have many more questions for you.

I apologize to Senator McCoy, but I know she understands. We did not get to the second round today, but she will have ample opportunity in the future.

In the meantime, the witnesses have made a number of undertakings in response to requests from various senators to provide further information for us. The sooner we can get that, the better. The transcript will be available and posted on the website as soon as today. If you can deal with our very able clerk, Ms. Gordon, to make sure we have this in a timely way, it will help everyone.

évaluations environnementales à Pêches et Océans Canada. Avons-nous assez de fonctionnaires? Là, je suis en conflit d'intérêts. Nous n'en avons jamais eu assez, mais le public vous dira qu'il y en a largement assez. Le régime que nous avons pour gérer cela cause des problèmes. Nous sommes convaincus que ces amendements contribueront à simplifier le processus de demande et les consultations avec les divers intervenants. Au bout du compte, tous les Canadiens sauront mieux à quoi s'en tenir. Nous en sommes convaincus.

Comment allons-nous progresser au cours des cinq années à venir? Nous sommes ravis que cette disposition figure maintenant dans la Loi sur la protection des eaux navigables afin de nous permettre de faire cet examen. Bien évidemment, si des besoins additionnels se manifestent, ils seront abordés dans le cadre d'un autre examen et il faudra suivre le processus normal en s'adressant au Cabinet et au Parlement pour déterminer les besoins en financement additionnel. Pour l'instant, nous disposons d'un financement additionnel d'environ 10 p. 100 pour l'ensemble du programme. Nous allons continuer à faire de même au cours des deux années à venir pour nous assurer que la mise en œuvre de la nouvelle loi se fait, en mettant l'accent sur la sensibilisation et l'éducation des intervenants. Nous savons qu'il ne sera pas facile de convaincre tout le monde que c'est une bonne chose pour les Canadiens. Même si c'est loin d'être l'ensemble parfait, c'est une amélioration par rapport à la législation dont nous disposions auparavant.

Pour vous donner une idée du nombre de projets d'infrastructure, 700 sont disponibles sur la scène municipale dans le cadre de l'ensemble des mesures incitatives proposées. Parmi ceux-ci, un certain nombre nécessite un examen en application de la Loi sur la protection des eaux navigables. Les gens veulent que ces projets aillent de l'avant. Ils sont liés à l'eau, aux égouts ou aux canalisations et liés à la protection d'ensemble de l'environnement.

Le président : Il est maintenant 10 heures. Avant de passer à la dernière question du vice-président, je tiens à dire que ce n'est là que la première d'une série d'auditions. Nous allons nous réunir à nouveau le mardi 28 avril, et ensuite le mardi et le jeudi de la semaine suivante. Vous reviendrez avec le ministre ou avec son secrétaire parlementaire. Nous avons beaucoup d'autres questions à vous poser.

Je m'excuse auprès du sénateur McCoy, mais je sais qu'elle comprend. Nous n'avons pu parvenir au second cycle de questions aujourd'hui, mais elle aura largement l'occasion d'intervenir à l'avenir.

D'ici là, les témoins se sont engagés à répondre aux demandes de divers sénateurs qui souhaitaient obtenir des renseignements additionnels. Plus tôt nous pourrions les obtenir et mieux cela sera. La transcription des débats sera disponible et affichée sur le site web dès aujourd'hui. Si vous pouvez régler cela avec notre greffière fort compétente, Mme Gordon, pour vous assurer que nous recevions cette information en temps voulu, cela nous serait très utile.

Senator Mitchell: I need to follow up on that insightful question by Senator St. Germain. You have 2,500 carry-overs and 2,500 new projects a year. I think we need to know how many of those will be taken off the table as a result of these changes and how many, therefore, will be taken off the table of the 2,500 in each subsequent year. If that is not significant, then it seems to me to be a *prima facie* case, contrary to what you have just been saying about funding, that you do not have enough funds, and maybe the problem is that you are not funded properly to do your important work. Could you answer that in writing?

The Chair: Let us have it verbally if you can do it.

Mr. Roussel: You have a very substantive question. We have to go back and do this formal analysis. As Mr. Osbaldeston said, we have looked at the modest reductions. We think the more we educate the stakeholders, the fewer applications we will get. We also have to look at the status of the backlog, and you need an answer on that. We received this program at Transport Canada from Fisheries and Oceans in 2004. We have been working with it in the fashion that it was designed, and we came to the conclusion that one of the main problems was the actual act itself. We will see how it performs in the years to come, but we do not have a crystal ball. Time will tell. We will get as much data as possible to you for our next meetings.

The Chair: Thank you, honourable senators. For the people watching on television and the web, we are conscious of the great interest in this subject matter, and all of the emails and requests to appear are being addressed in what we would consider the most efficient way possible. We will not have 2,500 people from paddlers' associations come, but we will have representative witnesses from all groups in a diligent effort to address all the interest. Thank you very much.

(The committee adjourned.)

Le sénateur Mitchell : J'aimerais poursuivre dans le prolongement de la question fort intéressante du sénateur St. Germain. Vous avez 2 500 dossiers reportés d'année en année et 2 500 nouveaux projets par an. Je crois que nous avons besoin de savoir combien de ceux-ci seront clos grâce à ces modifications et également combien, parmi les 2 500 reçus chaque année ultérieure, disparaîtront. Si le nombre n'est pas élevé, il me semble alors que c'est un cas *prima facie*, contrairement à ce que vous venez juste de dire à propos du financement, soit que vous n'avez pas suffisamment de fonds, et le problème pourrait fort bien être que vous n'êtes pas financé comme il convient pour faire ce travail important. Pourriez-vous répondre à cela par écrit?

Le président : Commençons par entendre votre réponse orale si vous pouvez nous la donner.

M. Roussel : C'est une question très importante qui porte sur le fond. Nous devons retourner en arrière et faire cette analyse formelle. Comme l'a dit M. Osbaldeston, nous avons envisagé des réductions modestes. Nous croyons que plus nous éduquerons nos intervenants et moins nous recevrons de demandes. Nous devons également examiner l'état de l'arriéré, puisque vous voulez une réponse sur celui-ci. Transports Canada a hérité de ce programme de Pêches et Océans Canada en 2004. Nous l'avons appliqué de la façon dont il est conçu, et nous sommes parvenus à la conclusion que l'un des principaux problèmes était la loi elle-même telle qu'elle se présentait. Nous allons voir comment les choses vont se passer au cours des années à venir, mais nous n'avons pas de boule de cristal. Le temps nous dira ce qu'il en est. Nous allons recueillir autant de données que possible pour vous les présenter lors de nos prochaines réunions.

Le président : Je vous remercie, honorables sénateurs. Pour les personnes qui suivent nos débats à la télévision et sur Internet, nous sommes conscients de l'intérêt soulevé par ce sujet et tous les courriels et toutes les demandes sont traités de la façon qui nous paraît la plus efficiente possible. Nous n'allons pas faire venir 2 500 personnes des associations de payeurs, mais nous aurons des témoins représentant tous les groupes en nous efforçant d'aborder toutes les préoccupations. Merci beaucoup.

(La séance est levée.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Thursday, April 23, 2009

Transport Canada:

David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program;

Donald Roussel, Director General, Marine Safety

TÉMOINS

Le jeudi 23 avril 2009

Transports Canada :

David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables ;

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.



Available from:
PWGSC – Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Also available on the Internet: <http://www.parl.gc.ca>

Disponible auprès des:
TPGSC – Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Aussi disponible sur internet: <http://www.parl.gc.ca>

A1
C27
E55



Second Session
Fortieth Parliament, 2009

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Energy, the Environment and Natural Resources

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Chair:

The Honourable W. DAVID ANGUS

Président :

L'honorable W. DAVID ANGUS

Tuesday, April 28, 2009
Tuesday, May 5, 2009
Thursday, May 7, 2009

Le mardi 28 avril 2009
Le mardi 5 mai 2009
Le jeudi 7 mai 2009

Issue No. 5

Fascicule n° 5

Second, third and fourth meetings on:

Elements contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009 dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7)

Deuxième, troisième et quatrième réunions concernant :

Les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7)

APPEARING:

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary
to the Minister of Transport, Infrastructure
and Communities

COMPARAÎT :

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire
du ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable W. David Angus, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(or Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, P.C.
* LeBreton, P.C.	Sibbeston
(or Comeau)	Spivak

*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable W. David Angus

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(ou Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, C.P.
* LeBreton, C.P.	Sibbeston
(ou Comeau)	Spivak

* Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, April 28, 2009
(9)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 5:32 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson and Spivak (9).

Other senators present: The Honourable Senators Brown and McCoy (2).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee continued its examination of those elements of Bill C-10 dealing with the *Navigable Waters Protection Act* (Part 7). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Sierra Club of Canada:

Stephen Hazell, Executive Director.

Canadian Parks and Wilderness Society:

Jay Morrison, Chair, Right to Paddle Campaign.

Canadian Wildlife Federation:

Terri-Lee Reid, Conservation Researcher;

Leigh Edgar, Conservation Researcher.

The chair made an opening statement.

Mr. Morrison, Ms. Reid and Mr. Hazell each made a statement and, together with Ms. Edgar, answered questions.

At 7:27 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, May 5, 2009
(10)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 6:20 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 28 avril 2009
(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 32, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson et Spivak (9).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Brown et McCoy (2).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit son examen des éléments du projet de loi C-10 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Club Sierra du Canada :

Stephen Hazell, directeur général.

Société pour la nature et les parcs du Canada :

Jay Morrison, président, Campagne Right to Paddle.

Fédération canadienne de la faune :

Terri-Lee Reid, chercheuse en conservation;

Leigh Edgar, chercheur en conservation.

Le président fait une déclaration.

M. Morrison, Mme Reid et M. Hazell ont chacun fait un exposé puis, avec l'aide de Mme Edgar, répondent aux questions.

À 19 h 27, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 5 mai 2009
(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 18 h 20, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C., Sibbeston and Spivak (10).

Other senators present: The Honourable Senators McCoy and Brown (2).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee continued its examination of those elements of Bill C-10 dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

APPEARING:

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

Transport Canada:

David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Act;

Donald Roussel, Director General, Marine Safety.

The chair made an opening statement.

Mr. Jean made a statement and, together with Mr. Osbaldeston, answered questions.

At 8 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 7, 2009
(11)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:04 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Lang, Milne, Neufeld, Peterson, St. Germain, P.C. and Sibbeston (9).

Other senator present: The Honourable Senator Brown (1).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P., Sibbeston et Spivak (10).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs McCoy et Brown (2).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit son examen des éléments du projet de loi C-10 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

COMPARAÎT :

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :

Transports Canada :

David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables;

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.

Le président fait une déclaration.

M. Jean fait un exposé puis, avec l'aide de M. Osbaldeston, répond aux questions.

À 20 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 7 mai 2009
(11)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 4, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Lang, Milne, Neufeld, Peterson, St. Germain, C.P. et Sibbeston (9).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Brown (1).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee continued its examination of those elements of Bill C-10 dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Canadian Rivers Network:

Phil Green, Director.

Paddle Canada:

Richard Alexander, President.

Lake Ontario Waterkeeper:

Mark Mattson, President;

Krystyn Tully, Vice-President.

Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association:

Jim Wood, Vice-President, Corporate Development.

The chair made an opening statement.

Mr. Green, Mr. Alexander, Mr. Mattson, Ms. Tully and Mr. Wood each made a statement and together answered questions.

At 10:11 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit son examen des éléments du projet de loi C-10 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Canadian Rivers Network :

Phil Green, directeur.

Pagaie Canada :

Richard Alexander, président.

Lake Ontario Waterkeeper :

Mark Mattson, président;

Krystyn Tully, vice-présidente.

Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association :

Jim Wood, vice-président, Développement organisationnel.

Le président fait une déclaration.

M. Green, M. Alexander, M. Mattson, Mme Tully et M. Wood font chacun un exposé et répondent aux questions.

À 10 h 11, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, April 28, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:32 p.m. to examine the following elements contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009: those elements dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Bonjour. Good afternoon, ladies and gentlemen, people here in the room as well as those on the CPAC network and on the World Wide Web who are sharing these hearings with us.

This is a meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources and I am David Angus, a senator from the province of Quebec. I am the chairman of the committee.

Our committee's mandate is to examine legislation in matters relating to energy, the environment and natural resources generally. I would like to take this opportunity to introduce my colleague senators who are members of this committee and who are around the table today, beginning with our deputy chair to my right, Senator Grant Mitchell. Normally, I give their provinces. However, if I make a mistake, it is immediately pointed out, so I will just go by their names. Today, they are all very great Canadians in every respect.

Over here, the distinguished gentleman with the white hair is Senator Tommy Banks, my predecessor as chair; Senator Bert Brown; Senator Richard Neufeld; Senator Dan Lang; Senator Elaine McCoy; Senator Robert Peterson; Senator Lorna Milne; Senator Willie Adams; and Senator Mira Spivak.

On March 12, 2009, this committee was mandated by the Senate to examine into and report on those elements dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7) of Bill C-10, the budget implementation bill that has passed through Parliament. We were mandated to report by no later than June 11. Last Thursday, April 23, we started our hearings on this subject of the Navigable Waters Protection Act. We had fairly full hearings with representatives from Transport Canada, Mr. David Osbaldeston and Mr. Donald Roussel.

Today, we are continuing our series of meetings on this subject. We have determined there is a substantial public interest in the matter. With a view to arming ourselves to report back to Parliament, we want to hear all interests in an equal, fair and balanced way.

We are pleased to introduce our witnesses: Mr. Stephen Hazell, Executive Director, Sierra Club of Canada; and Jay Morrison, Chair of the Right to Paddle Campaign, Canadian Parks and Wilderness Society.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 28 avril 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 32, pour examiner les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget 2009, qui concernent la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonjour, mesdames et messieurs. Je souhaite la bienvenue aux gens dans la salle ainsi qu'à ceux qui nous écoutent sur le réseau CPAC et sur le Web.

Vous assistez à une séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle David Angus, je suis un sénateur du Québec et je suis président du comité.

Notre comité a pour mandat d'examiner les projets de loi relatifs à l'énergie, à l'environnement et aux ressources naturelles en général. Je profite de l'occasion pour vous présenter mes collègues sénateurs qui siègent au comité et qui sont avec nous aujourd'hui, en commençant par notre vice-président, assis à ma droite, le sénateur Grant Mitchell. Habituellement, je mentionne aussi leur province, mais si je fais une erreur, on me reprend immédiatement, alors je vais simplement les nommer. Aujourd'hui, ce sont tous de grands Canadiens, à tous points de vue.

L'homme distingué aux cheveux blancs assis juste ici est le sénateur Tommy Banks, mon prédécesseur au poste de président. Nous avons ensuite les sénateurs Bert Brown, Richard Neufeld, Dan Lang, Elaine McCoy, Robert Peterson, Lorna Milne, Willie Adams et Mira Spivak.

Le 12 mars 2009, le Sénat a demandé au comité d'examiner les éléments concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7) contenus dans le projet de loi C-10, le projet de loi d'exécution du budget qui a été adopté par le Parlement, et d'en faire rapport d'ici au 11 juin. Jeudi dernier, le 23 avril, nous avons entamé nos audiences sur ce sujet. Nous avons tenu des audiences assez complètes avec M. David Osbaldeston et M. Donald Roussel, des représentants de Transports Canada.

Aujourd'hui, nous poursuivons notre série de réunions à ce sujet. Nous estimons que c'est une question qui intéresse énormément la population. Dans le but de nous préparer à présenter notre rapport au Parlement, nous voulons entendre toutes les parties intéressées de façon équitable et équilibrée.

J'ai le plaisir de vous présenter nos témoins, M. Stephen Hazell, directeur général du Club Sierra du Canada, et M. Jay Morrison, président de la campagne Right to Paddle de la Société pour la nature et les parcs du Canada.

Jay Morrison, Chair, Right to Paddle Campaign, Canadian Parks and Wilderness Society: As you might suspect, that is a recently created campaign.

The Chair: Terri-Lee Reid, Conservation Researcher, Canadian Wildlife Federation, and Leigh Edgar, Conservation Researcher Canadian Wildlife Federation. Welcome to you all.

I understand that Mr. Morrison will speak first, followed by Ms. Reid and then Mr. Hazell, after which we will have a question and answer period with the senators.

Honourable senators, you should all have copies of the statements as they have been circulated in advance.

We will now proceed with Mr. Morrison.

Mr. Morrison: Thank you very much, Mr. Chair. I will abbreviate my statement just a bit in the interests of time. Thank you again, on behalf of the Canadian Parks and Wilderness Society, for your interest in the Navigable Waters Protection Act and for your invitation.

I hope to give the committee some perspective on some key problems with the amended NWPA. These include a lack of consultation with stakeholders, the lack of a realistic definition of navigable waters, the arbitrary powers granted to the Minister of Transport, and the increased risk of failure to conduct critical environmental assessments.

The Canadian Parks and Wilderness Society is Canada's foremost community-based voice for wilderness protection. With 25,000 supporters and 13 chapters from Newfoundland to the Yukon, CPAWS has taken a lead role since 1963 in establishing two thirds of Canada's protected wild spaces. CPAWS has a proven history of working constructively with local, provincial and federal governments of all political stripes, and especially with First Nations.

The Canadian Parks and Wilderness Society's primary interest on this issue is to ensure that environmental integrity is maintained, and to preserve Canadians' right to paddle through our world-renowned wilderness.

It was suggested to me by Senator McCoy's office that I might give some examples of what might or might not be deemed to be navigable waters as a result of changes to the act. I have a couple of photographs from my canoe trip across Canada here that I would like to pass around, if that is acceptable to the chair.

The Chair: That would be fine, sir. I suggest you give them to the clerk and they will become part of the record of this hearing. We will circulate them around the table so that all senators can have a look at them and then understand them in the context of your evidence.

Mr. Morrison: Excellent. I will leave them here for the time being, then.

The Chair: Thank you, Senator McCoy. A picture is worth a thousand words.

Jay Morrison, président, Campagne Right to Paddle, Société pour la nature et les parcs du Canada : Comme vous vous en doutez, c'est une campagne qui a été lancée tout récemment.

Le président : Nous accueillons également Terri-Lee Reid et Leigh Edgar, toutes deux chercheuses en conservation à la Fédération canadienne de la faune. Je vous souhaite à tous la bienvenue.

Je crois que M. Morrison va prendre la parole en premier; il sera suivi de Mme Reid et de M. Hazell, après quoi nous passerons à la période de questions des sénateurs.

Honorables sénateurs, vous devriez tous avoir reçu une copie des mémoires, puisqu'ils nous ont été remis à l'avance.

Nous allons donc commencer par M. Morrison.

M. Morrison : Merci beaucoup, monsieur le président. Je vais un peu écourter ma déclaration pour gagner du temps. Au nom de la Société pour la nature et les parcs du Canada, je souhaite vous remercier de l'intérêt que vous portez à la Loi sur la protection des eaux navigables et de votre invitation.

Je souhaite présenter au comité un aperçu de certaines lacunes importantes de la LPEN modifiée, notamment le manque de consultation des intervenants, l'absence de définition réaliste des eaux navigables, les pouvoirs arbitraires octroyés au ministre des Transports et le risque accru que l'on omette de procéder à des évaluations environnementales cruciales.

La Société pour la nature et les parcs du Canada est le principal organisme communautaire de promotion de la nature au Canada. Grâce à ses 25 000 adhérents et à ses 13 sections réparties de Terre-Neuve jusqu'au Yukon, la SNAP a joué un rôle capital, depuis 1963, dans la protection des deux tiers des espaces protégés du Canada. Le dossier de la SNAP montre qu'elle peut collaborer avec les gouvernements locaux, provinciaux et fédéral de toutes allégeances et en particulier avec les Premières nations.

Le principal objectif de la Société pour la nature et les parcs du Canada consiste à garantir le maintien de l'intégrité environnementale et à protéger le droit des Canadiens de pagayer dans notre nature, qui fait l'envie du monde entier.

Le personnel du bureau du sénateur McCoy m'a suggéré de vous donner des exemples de ce qui peut ou non être considéré comme des eaux navigables à la suite des modifications à la loi. J'ai ici quelques photographies prises durant mon excursion en canot à travers le Canada que j'aimerais faire circuler, si vous me le permettez, monsieur le président.

Le président : D'accord. Je vous suggère de les remettre à la greffière, qui pourra les annexer à la documentation. Nous allons les faire circuler parmi tous les sénateurs de façon à ce qu'ils puissent les regarder dans le contexte de votre témoignage.

M. Morrison : Excellent. Je vais les laisser ici pour le moment.

Le président : Merci, sénateur McCoy. Une image vaut mille mots.

Senator McCoy: Such an Irish response, thank you.

Mr. Morrison: Until the Navigable Waters Protection Act was amended, the NWPA had served as a key piece of legislation supporting effective protection of environmental integrity and sustainable development, as well as its formal objective, which I think you senators heard about last week, that is, protecting the common-law right of public navigation.

CPAWS monitored the proceedings of the House of Commons committee that considered changes to the act last year. The committee's June 2008 report listed numerous witnesses from regional government authorities seeking changes to the act to facilitate their construction projects.

However, the committee heard witnesses from just one environmental group, from no paddling, hunting and fishing groups; from no outfitters; from no tourism operators or outdoor retail businesses; and, shockingly these days, from not a single Aboriginal peoples' organization. The report promised further consultation but that did not happen.

The Chair: I do not want you to lose your train of thought, but you do have a statement that you are reading in part from. I have seen eyebrows go up around the table, including my own, when you say these things about no consultation, because we have had witnesses from the department who said there were hearings before the House of Commons committee chaired by Mr. Tweed, which issued a report. They also told us that, over a 15-year period, there had been work done and the development of what they termed to be much-needed amendments, upgrading and updating of the act and that all stakeholders had been consulted. I am surprised to hear you say that you were never consulted.

Senator Spivak: Mr. Chair, on a point of order, when I questioned the officials, I asked them to tell us what members of the public they consulted, because they stated that they had been, in their presentation. Let the record show that no answer to that question was given regarding members of the public.

The Chair: The record shows what it shows, but thank you very much for that and your point of order is noted.

Sorry for these interruptions. We are just trying to get the facts straight here.

Mr. Morrison: That is a very germane point, Mr. Chair. In my further remarks, I will elaborate a bit on that. I would certainly answer any questions. However, I am specifically referring to the House of Commons committee that met about this time last year. They held hearings through the spring and then reported in June.

During that process, according to the list of witnesses published as part of the report, virtually all the witnesses were regional or municipal authorities of one kind or another, who,

Le sénateur McCoy : C'est une phrase typiquement irlandaise. Merci.

M. Morrison : Jusqu'à ce qu'elle soit modifiée, la LPEN était une loi clé qui favorisait une protection efficace de l'intégrité environnementale et du développement durable, en plus de réaliser son objectif principal, dont on vous a parlé la semaine dernière, je crois, à savoir protéger le droit public de naviguer en vertu de la common law.

La SNAP a suivi les délibérations du comité de la Chambre des communes, qui a examiné les modifications à la loi l'année dernière. Le rapport publié en juin 2008 par le comité citait de nombreux témoins, représentant des instances gouvernementales régionales, qui souhaitaient que des changements soient apportés à la loi pour faciliter des projets de construction.

Cependant, le comité n'a entendu les témoins que d'un groupe environnemental, n'a pas entendu de représentants d'organisations de payeurs, de pêcheurs ou de chasseurs, ni de pourvoyeurs, ni de voyageurs ou d'entreprises d'équipement de plein air, ni d'aucun groupe autochtone, ce qui est carrément révoltant. Dans le rapport, le comité promet d'autres consultations, qui n'ont pas encore eu lieu.

Le président : Je ne veux pas vous faire perdre le fil de vos idées, mais vous lisez en partie votre déclaration. Certaines personnes ici ont froncé les sourcils, y compris moi-même, quand vous avez parlé du manque de consultation, parce que nous avons reçu des témoins du ministère qui nous ont dit que le comité de la Chambre des communes, présidé par M. Tweed, avait tenu des audiences. Ce comité a publié un rapport. Ils nous ont également dit que sur une période de 15 ans, on a effectué des travaux et élaboré ce qu'on a qualifié de modifications essentielles pour la modernisation et la mise à jour de la loi, et que tous les intervenants avaient été consultés. Je suis surpris de vous entendre dire que vous n'avez jamais été consultés.

Le sénateur Spivak : Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Quand j'ai questionné les représentants du ministère, je leur ai demandé quels intervenants du public avaient été consultés, parce que dans leur déclaration, ils ont affirmé que les intervenants avaient été consultés. Il faut indiquer au compte rendu que nous n'avons reçu aucune réponse à cette question concernant les membres du public.

Le président : Le compte rendu indique ce qu'il indique, mais je vous remercie et je prends note de votre rappel au Règlement.

Je suis désolé de ces interruptions. Nous essayons seulement de rétablir les faits.

M. Morrison : C'est un point tout à fait pertinent, monsieur le président. Plus tard dans mon exposé, je vais élaborer un peu sur cette question et évidemment répondre à vos questions. Toutefois, je parle précisément du comité de la Chambre des communes qui s'est réuni à peu près à ce temps-ci l'année dernière. Il a tenu des audiences au cours du printemps et a déposé son rapport en juin.

Durant ce processus, selon la liste des témoins publiée dans le cadre du rapport, la quasi-totalité des témoins étaient des organisations régionales ou municipales qui, sans doute,

presumably, were interested in doing construction projects and had problems with the act in that it, obviously, imposes more delays and costs on their projects.

There was one environmental group heard as a witness. Several organizations made submissions, but they were not heard as witnesses. I think we all know that there is a pretty big difference between sending a letter that says, "We do not think you are doing a good thing here — please stop it" and having a real consultation with those organizations. Paddling organizations, hunting and fishing and environmental groups — aside from that one — were not heard as witnesses by that committee.

I can address it right now without reading my statement. However, in terms of what happened in the previous number of years, Senator Spivak, of course, is quite correct: When asked, Mr. David Osbaldeston said —

The Chair: We know that and have the record. If you have something factual to report on regarding happened during those years, we would be interested. We would also be interested in knowing what submissions were made, if any, quite apart from being called as a witness.

Mr. Morrison: I am not aware of other witnesses that were called. I am just looking at the last year.

Senator Milne: Mr. Chair, may I suggest we allow the witness to finish his statement?

The Chair: Excellent suggestion.

Mr. Morrison: In February 2009, stakeholders were surprised or blindsided when amendments to the NWPA were bundled into Bill C-10, the Budget Implementation Act. Since then, many groups have gone on record as opposing the amendments.

However, this flawed legislation might not have resulted had the Department of Transport conducted its own consultation with stakeholders before proposing changes to the act. Instead, as you heard last week, the government did not consult at all except to "review the files" of past complaints.

Justification of the rushed passage of the amendments to the NWPA has been framed as a need to streamline the process for speedy approval of infrastructure works, comprising economic stimulus measures. It would certainly do that. The amended act gives authority, without appeal, to the Minister of Transport to exempt from the full provisions of the act certain classes of waters and works that are as yet undefined.

When asked by the Standing Senate Committee on National Finance, which I know Senator Mitchell sits on, the Minister of Finance asserted that there was an immediate need to eliminate delays and duplication caused by federal environmental assessments that would automatically be triggered by the old

s'intéressaient à des projets de construction et pour qui la loi posait manifestement problème, en ce sens qu'elle leur impose plus de délais et de coûts liés à leurs projets.

Il n'y a qu'un groupe environnemental qui a été entendu. Plusieurs organisations ont présenté des mémoires, mais elles n'ont pas été entendues comme témoins. Nous savons tous qu'il y a une énorme différence entre l'envoi d'une lettre qui dit : « Nous pensons que ce n'est pas une bonne chose — s'il vous plaît, arrêtez. » et une vraie consultation avec ces organisations. Les organisations de payeurs, de chasseurs et de pêcheurs, de même que les groupes environnementaux — sauf celui-là — n'ont pas pu se faire entendre devant le comité.

Je peux vous en parler tout de suite sans lire ma déclaration. Toutefois, en ce qui a trait à ce qui s'est produit ces dernières années, le sénateur Spivak, bien sûr, a tout à fait raison. Lorsqu'on lui a posé la question, M. David Osbaldeston a dit...

Le président : Oui, cela figure au compte rendu. Si vous avez des éléments factuels à nous présenter concernant ce qui s'est passé durant ces années, cela nous intéresse. Nous aimerions également savoir qui a présenté des mémoires, à part ceux qui ont été invités à témoigner.

M. Morrison : Je ne crois pas que l'on ait invité d'autres témoins à comparaître, l'année dernière, à tout le moins.

Le sénateur Milne : Monsieur le président, puis-je vous suggérer de permettre au témoin de terminer son exposé?

Le président : C'est une excellente suggestion.

M. Morrison : En février 2009, les intervenants ont été pris de court lorsque les modifications à la LPEN ont été intégrées au projet de loi C-10, la Loi d'exécution du budget. Depuis, de nombreux groupes ont manifesté officiellement leur opposition à ces modifications.

Toutefois, cette loi très imparfaite n'aurait peut-être pas vu le jour si le ministère des Transports avait mené ses propres consultations auprès des intervenants avant de proposer de modifier la LPEN. Or, comme vous l'avez peut-être entendu la semaine dernière, le gouvernement n'a consulté personne, si ce n'est pour « examiner les dossiers » des plaintes formulées dans le passé.

On a justifié l'adoption à la hâte des modifications à la LPEN par le besoin de simplifier le processus pour une approbation accélérée des projets d'infrastructure comportant des mesures de relance économique. Cet objectif pourra certainement être atteint. La loi modifiée autorise le ministre des Transports à exempter de certaines dispositions de la loi des catégories d'eaux et d'ouvrages qui ne sont toujours pas définies, et la décision du ministre sera sans appel.

En réponse aux questions du Comité sénatorial permanent des finances nationales, auquel siège le sénateur Mitchell, le ministre des Finances a affirmé qu'il était nécessaire d'éliminer sur-le-champ les retards et les doubles emplois causés par les évaluations environnementales fédérales qui seraient

NWPA to be followed possibly by an environmental assessment required by a province.

I suggest that this committee may want to explore the reality of environmental assessment practice today, both with expert witnesses from environmental organizations, such as my colleague Mr. Hazell here, and possibly with officials from the Canadian Environmental Assessment Agency. Why do I suggest this? While I am an admitted neophyte when it comes to environmental assessment — that is not my area of expertise — my understanding is that there have not been any federal-provincial duplications of environmental assessment on a large project since the Oldman Dam in Alberta 20 years ago.

I also understand that the Canadian Environmental Assessment Agency operates provincial offices, ensuring that EA duplication is expressly avoided. I would be surprised to learn that there were any recent projects where federal and provincial authorities are conducting independent EAs. In fact, the exemption of certain classes of water or works from the NWPA could have the opposite effect: no environmental assessment being done at all.

Provincial legislation is highly variable in its application. In British Columbia, for example, I understand that hydro projects of less than 50 megawatts do not automatically trigger an EA. I hope you will be able to hear from organizations from B.C. who are very concerned that about 700 rivers have been identified for potential private hydro development. If no EA is done, then who knows what the environmental impact will be.

Another issue is that there is no clear definition of navigable waters in the new act. That is why I distributed those photos. Depending on how navigable waters are defined, those photos, which were taken from my canoe trip across Canada, could either be navigable or non-navigable. I think we could probably all agree that they are beautiful places and that we probably should not disturb them without some due assessment.

Senators last week heard an official attempting to narrow the application of the NWPA by defining unnavigable waters as those “too shallow, narrow, steep or obstructed for reasonable paddling.”

In answer to a comment from Senator Milne, I believe, it was suggested that a foot of water was insufficient to prevent a loaded canoe from being scraped. I am a certified white-water canoeing instructor and, as I said, I paddling 8,000 kilometres across Canada, finishing that trip last year. You may trust that I have paddled many, many shallow, winding and obstructed bodies of water, including some that have Canadian Heritage River status. I

automatiquement déclenchées par l'ancienne LPEN, lesquelles risquaient d'être suivies d'évaluations environnementales provinciales.

Le comité souhaite peut-être examiner la pratique actuelle des évaluations environnementales avec le concours de témoins experts d'organismes environnementaux, comme mon collègue M. Hazell, et qui sait, peut-être de fonctionnaires de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Pourquoi? Même si je suis néophyte en ce qui concerne les évaluations environnementales — ce n'est pas mon domaine de compétences —, je crois comprendre qu'il n'y a pas eu de cas de double évaluation environnementale fédérale-provinciale pour un grand projet depuis le barrage de la rivière Oldman, il y a 20 ans.

Je crois également comprendre que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale dirige des bureaux provinciaux qui veillent à éviter expressément le chevauchement des EE. Je serais fort étonné d'apprendre que des projets récents ont fait l'objet d'évaluations environnementales indépendantes par les instances fédérale et provinciale. En fait, l'exemption de certaines catégories d'eaux ou d'ouvrages de la LPEN pourrait avoir l'effet contraire, à savoir l'absence totale d'évaluation environnementale.

L'application des lois provinciales en matière d'évaluation environnementale est très variable. En Colombie-Britannique, par exemple, les projets hydroélectriques de moins de 50 mégawatts ne font pas automatiquement l'objet d'une EE. J'espère que vous aurez l'occasion d'entendre des représentants d'organisations de la Colombie-Britannique qui sont préoccupés par les quelque 700 rivières ciblées par le gouvernement provincial pour l'exploitation hydroélectrique privée. Si aucune EE n'est effectuée, qui sait quelles seront les répercussions sur l'environnement.

Il y a aussi le fait que la nouvelle loi ne comporte pas de définition claire des eaux navigables. C'est la raison pour laquelle j'ai apporté ces photos, qui ont été prises au cours de mon excursion pancanadienne en canot. Les cours d'eau que l'on y voit pourraient être des eaux navigables ou non, selon la définition que l'on adopte. Nous serons probablement tous d'accord pour dire que ce sont des endroits magnifiques et que nous ne devrions probablement pas les troubler sans une évaluation en bonne et due forme.

La semaine dernière, les sénateurs ont entendu le témoignage d'un fonctionnaire qui a tenté de réduire l'application de la LPEN en définissant les eaux non navigables comme étant les eaux « trop peu profondes, trop étroites, à trop forte déclivité ou trop obstruées pour permettre raisonnablement le canotage ».

En réponse à une observation du sénateur Milne, je crois, il a été avancé qu'un pied d'eau ne permettait pas à un canot chargé de passer sans frotter. Je suis instructeur certifié de canot en eau vive et comme je l'ai dit, l'année dernière, j'ai effectué un périple pancanadien de 8 000 kilomètres en solo. Croyez-moi, j'en ai vu des rivières peu profondes, étroites et obstruées, dont certaines sont désignées rivières du patrimoine canadien. Je peux déclarer

will state to you unequivocally today that to float a canoe requires approximately 4 inches or 10 centimetres of water, and that is a loaded canoe with two adults in it.

Paddling and its associated activities are a multi-million dollar — or possibly even a billion-dollar — industry, to say nothing of its recreational and cultural value. CPAWS, has developed a partnership with Mountain Equipment Co-op, MEC, to create a wilderness protection movement called The Big Wild to create awareness and fund conservation initiatives.

MEC estimates that one million of its three million members are paddlers. Thousands of white-water paddlers deliberately seek out rivers that are steep and obstructed. Their canoes are meant to be scraped; they are built for it. First Nations run canoes and motorboats up and down rapids on rivers that constitute the only feasible travel routes in some parts of the far north.

Is there a material difference between a foot of water and four inches? I think so. The less optimistic definition of navigable water would allow the Minister of Transport to deem most of thousands of smaller rivers and parts of larger ones as unnavigable and subject to obstruction by human works without due assessment of their impact on the right of public navigation and the environment.

Frankly, it is unacceptable that the NWPA contains no clear definition of navigability that recognizes the true nature of the use of our waterways.

Our time today and for these hearings is very limited. Over the past months, I have worked with many credible organizations that will not likely have the chance to be heard. However, I do expect that you will hear much from other witnesses about the flawed policy process, the lack of consultation, the discretionary authorities granted to the minister, and the increased risk that environmental assessments will not be done.

This information should allow your committee to recommend that the government should not wait five years to evaluate the NWPA. Rather, the government should immediately begin an open and comprehensive process of consultation with all stakeholders to develop orders and regulations under the NWPA that will protect the public right of navigation, including Aboriginal treaty rights, and the environmental integrity of our waterways.

The Chair: Thank you, Mr. Morrison. That is a very interesting statement.

Terri-Lee Reid, Conservation Researcher, Canadian Wildlife Federation: It is a great pleasure for us to be here this evening. I would like to start just by giving a brief introduction about the Canadian Wildlife Federation.

sans équivoque que pour flotter, un canot normal avec deux adultes à bord n'a besoin que de 4 pouces ou 10 centimètres d'eau.

Les sports de pagaie et les activités connexes représentent une industrie de 1 milliard de dollars, sans parler de leur valeur récréative et culturelle. La SNAP s'est associée à Mountain Equipment Coop, ou MEC, pour créer un mouvement de protection de la nature appelé The Big Wild, destiné à sensibiliser les gens et à financer des initiatives de conservation.

MEC estime que le tiers de ses trois millions de membres sont des payeurs. Des milliers de canoëistes d'eau vive recherchent précisément les rivières à forte déclivité comportant des rapides. Leurs canots sont faits pour frotter. Dans le Grand Nord, les Autochtones descendent et remontent des rapides en canots et en bateaux à moteur, car ces cours d'eau constituent souvent la seule voie de communication.

Existe-t-il une réelle différence entre un pied d'eau et quatre pouces d'eau? Je le crois. La définition moins optimiste d'eau navigable permettrait au ministre des Transports de déclarer que la plupart des milliers de petites rivières et que certains tronçons de grandes rivières ne sont pas navigables et peuvent par conséquent être obstrués par des ouvrages dont il ne serait pas nécessaire d'évaluer les incidences sur le droit public de naviguer ou sur l'environnement.

Franchement, il est inadmissible que la LPEN ne contienne aucune définition claire de la navigabilité qui tienne compte de la véritable utilisation qui est faite de nos voies d'eau.

Le temps dont nous disposons aujourd'hui et dans le cadre de ces audiences est fort limité. Au cours des derniers mois, j'ai travaillé avec des organisations tout à fait dignes de foi, mais qui n'auront probablement pas l'occasion d'être entendues. J'espère toutefois que vous aurez la possibilité d'entendre d'autres témoins vous parler du processus stratégique vicié, du manque de consultation, des pouvoirs discrétionnaires octroyés au ministre et du risque accru que l'on omette de procéder à des évaluations environnementales.

Ces informations devraient permettre au comité de recommander au gouvernement de ne pas attendre cinq ans avant d'évaluer la LPEN. Le gouvernement devrait lancer sur-le-champ un processus ouvert et exhaustif de consultation de tous les intervenants afin d'élaborer, en vertu de la LPEN, des ordonnances et des règlements destinés à protéger le droit public de naviguer, y compris les droits autochtones issus de traités, et l'intégrité environnementale de nos voies d'eau.

Le président : Je vous remercie, monsieur Morrison. C'était très intéressant.

Terri-Lee Reid, chercheuse en conservation, Fédération canadienne de la faune : Nous sommes très heureuses d'être ici ce soir. Je vais d'abord vous donner un bref aperçu de la Fédération canadienne de la faune.

It is one of Canada's oldest and largest wildlife conservation organizations. We represent approximately 300,000 supporters across the country. For more than 45 years, we have been encouraging the sustainable use of Canada's natural resources and the conservation of wildlife populations and their habitats.

We have a few concerns regarding the Navigable Water Protection Act amendments as they were seen in the Budget Implementation Act of 2009, Bill C-10. One of our concerns lies with the government being granted the authority to classify a class of works and a class of navigable waters that would be exempt from the approval process found in the Navigable Waters Protection Act. Previously, the act called for all works impacting navigable waters to undergo an approval process and, consequently, a federal environmental assessment.

This amendment as proposed significantly reduces the waterways that will be protected under the act's approval process under the sole discretion of the Minister of Transport and the cabinet. The amendments as proposed provide no indication of alternative measures to protect Canada's water from these works, either individually or cumulatively, and this is unacceptable.

One of the purposes stated on Transport Canada's own website regarding the Navigable Waters Protection Program is protection of the environment. As such, any amendment should serve to strengthen or at least maintain environmental standards. By no means should they weaken them.

All streams, the large and the very small, combine to provide Canadians with the most essential element for life, and that is water. In coming years, Canada's water supplies and water quality will be facing negative impacts from climate change, pollutants and works of various kinds. To help protect Canada's water supplies, the Canadian Wildlife Federation would like to see the following changes to the amendments:

First, we would like to see clear, transparent and consistent criteria for what would make a class of works and a class of navigable waters exempt from the approval process.

Second, we would also like to see alternative measures of protection for any waterways exempted from the approval process.

Third, as a group, the many small waterways that may be exempt, are vital to Canada's water supplies, and while individually a single "work" exempt from the approval process may have minimal impact on the aquatic environment, the cumulative impact from many exempted waterways and/or works in a single watershed could have a profound negative impact. It is vital that tools to minimize the potential cumulative impact from works be incorporated on individual waterways and watersheds as a whole.

Fourth, we would also like to see the existing degree of public consultation on proposed works maintained. Right now, all proposed works impacting navigable waters must be published in the *Canada Gazette* and at least two local newspapers, providing ample opportunity for public notification and consultation.

La FCF est l'un des plus vieux et des plus grands organismes de conservation de la faune du pays. Elle représente 300 000 adhérents au Canada. Depuis plus de 45 ans, nous encourageons l'exploitation durable des ressources naturelles du pays et la conservation de sa faune et de son habitat.

Nous nous inquiétons beaucoup des modifications apportées à la LPEN par la Loi d'exécution du budget de 2009, le projet de loi C-10. L'une de nos craintes, c'est que le gouvernement s'accorde le pouvoir de catégoriser des ouvrages et des eaux navigables de façon à les exempter du processus d'approbation prévu par la Loi sur la protection des eaux navigables. La loi actuelle exige que tout ouvrage ayant un impact sur les eaux navigables fasse l'objet d'un processus d'approbation et donc d'une évaluation environnementale fédérale.

Les modifications proposées réduisent considérablement le nombre de cours d'eau protégés par la loi et les remet à la seule discrétion du ministre des Transports et du cabinet. Les modifications ne semblent pas envisager d'autres mesures individuelles ou globales pour protéger les eaux canadiennes de ces ouvrages, ce qui est inacceptable.

L'un des objectifs du programme de protection des eaux navigables, qui figurent sur le site Web de Transports Canada, est la protection de l'environnement. Toute modification devrait renforcer ou du moins maintenir les normes environnementales, et non s'en éloigner.

Tous les cours d'eau, du plus grand fleuve au plus petit ruisseau, fournissent aux Canadiens l'élément le plus essentiel à la vie, l'eau. Dans les prochaines années, les réserves d'eau et la qualité de l'eau au Canada ressentiront les effets négatifs des changements climatiques, de la pollution et des ouvrages de toutes sortes. Pour protéger les ressources en eau du Canada, la Fédération canadienne de la faune aimerait qu'on apporte les modifications suivantes à la loi :

Premièrement, nous aimerions qu'il y ait des critères clairs, transparents et cohérents pour l'exemption d'une catégorie d'ouvrages ou de cours d'eau du processus d'approbation.

Deuxièmement, nous souhaitons qu'il y ait d'autres mesures de protection pour les cours d'eau exemptés de la procédure d'approbation.

Troisièmement, nous croyons que toutes les petites voies navigables sont essentielles à l'approvisionnement en eau du pays; l'exemption d'un seul ouvrage du processus d'approbation n'a peut-être qu'un effet minime sur l'environnement aquatique, mais l'effet cumulatif de l'exemption de nombreux cours d'eau ou ouvrages dans un même bassin versant pourrait avoir un impact négatif profond. Il est essentiel d'inclure des outils pour réduire le plus possible les effets cumulatifs potentiels des ouvrages sur des cours d'eau donnés et les bassins dans leur ensemble.

Quatrièmement, nous aimerions que l'on maintienne le nombre actuel de consultations publiques sur les projets d'ouvrages. Actuellement, tous les projets d'ouvrages qui gênent la navigation doivent être annoncés dans la *Gazette du Canada* et au moins deux journaux locaux, ce qui donne amplement l'occasion de divulguer

Under the proposed amendments, it would only be those proposed works that substantially interfere with navigation as determined by the Transport Minister that go in the *Canada Gazette* and one local newspaper. This change would result in many works proceeding with little to no public awareness and therefore little to no consultation.

Stephen Hazell, Executive Director, Sierra Club of Canada: Thank you for the opportunity to appear before the committee this evening. I represent the Sierra Club, and I thought it might be useful to point out that, some years ago, I was the director of regulatory affairs for the Canadian Environmental Assessment Agency at the time that many of the regulations under CEAA were developed.

The focus of my presentation is on the impact of the amendments to the Navigable Waters Protection Act on the federal role with respect to environmental assessment. Sierra Club contends that these amendments appear to be part of a much larger agenda that is likely to have three outcomes: the first is to eliminate legal obligations to carry out federal environmental assessments; the second is to concentrate more discretionary authority in the hands of the Environment and Transport Ministers; and the third is to reduce public participation in environmental assessment.

What is environmental assessment? Why should we care about it? Environmental assessment is really just a tool to inform decision makers on the environmental impacts of projects. Why do we do this? We do this to achieve sustainable development. Without environmental assessment going on, it is likely that you will get bad projects or that you will not identify mitigation measures that might reduce the impacts of projects that you do want to proceed. In my view, sustainable development simply is not possible in the absence of information that environmental assessments provide. I want to emphasize that environmental assessment is just a tool to provide information. It is not a decision-making process. It is an information-gathering and dissemination process designed to assist decision makers.

Our argument is that when you do not do an environmental assessment, you are, as a decision maker, blinding yourself to the possible environmental effects. You are assuming that you know what is right, and sometimes you do.

Most of the environmental assessments under CEAA, roughly 99 per cent of them, are called screenings, and these typically take a very short period of time to carry out. The ones that attract most public attention are the big ones, the joint pound reviews and some comprehensive studies.

These amendments to the Navigable Waters Protection Act authorize the Governor-in-Council authority to regulate and the Minister of Transport the authority to order that certain bridges,

des renseignements et de mener des consultations. Selon les modifications proposées, seuls les ouvrages qui, selon le ministre des Transports, gênent considérablement la navigation seraient annoncés dans la *Gazette du Canada* et un journal local. Cette modification ferait en sorte que des ouvrages seraient construits presque à l'insu du public et sans guère de consultation.

Stephen Hazell, directeur général, Club Sierra du Canada : Je tiens à vous remercier de me donner l'occasion de m'adresser à vous ce soir. Je représente le Club Sierra et je pense qu'il est utile de mentionner qu'il y a quelques années, j'étais directeur des affaires réglementaires à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, soit à l'époque où ont été pris bon nombre des règlements découlant de la LCEE.

Mon exposé concerne principalement l'impact des modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables sur le rôle du gouvernement fédéral quant aux évaluations environnementales. Le Sierra Club soutient que ces modifications semblent être motivées par un objectif plus vaste visant à obtenir les trois résultats suivants : premièrement, éliminer l'obligation légale du gouvernement fédéral d'effectuer des évaluations environnementales; deuxièmement, accorder davantage de pouvoirs discrétionnaires au ministre de l'Environnement et au ministre des Transports; et troisièmement, réduire la participation du public dans les évaluations environnementales.

Qu'est-ce qu'une évaluation environnementale? Pourquoi devrions-nous nous en préoccuper? L'évaluation environnementale est tout simplement un outil destiné à informer les décideurs de l'impact de projets sur l'environnement. Pourquoi effectuer des évaluations environnementales? Pour assurer le développement durable. Sans évaluation environnementale, il y aurait peut-être des projets néfastes pour l'environnement et l'on ne pourrait pas établir de mesures d'atténuation pour réduire les effets négatifs des projets que l'on veut entreprendre. À mon avis, le développement durable est tout simplement impossible sans les informations que fournissent les évaluations environnementales. Je tiens à souligner que l'évaluation environnementale n'est qu'un outil destiné à fournir de l'information. Ce n'est pas un mécanisme décisionnel. C'est un processus de collecte et de diffusion de renseignements destiné à aider les décideurs.

Nous soutenons que lorsque les décideurs écartent cet outil, ils ferment les yeux sur les effets possibles sur l'environnement. Ils présument qu'ils savent ce qu'il convient de faire, et c'est parfois le cas.

La plupart des évaluations environnementales effectuées en vertu de la LCEE, c'est-à-dire environ 99 p. 100, sont des examens préalables qui peuvent être effectués en un court laps de temps. Ceux qui attirent le plus l'attention du public sont les plus importants, soit les examens conjoints et les études approfondies.

Ces modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables accordent au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer et au ministre des Transports celui d'ordonner que certains ponts,

dams and other obstructions to navigation do not require a permit and, thus, do not require a federal environmental assessment.

The extraordinary powers provided to the Minister of Transport to order the exemption of projects from NWPAA permit requirements is not limited to minor projects or works. The particular clause that provides the Minister of Transport with these powers under section 13, I believe, is really one of the most egregious features of the act. I want to underline that.

For example, the Minister of Transport could order the exemption of major projects such as the proposed highway bridge across the Ottawa River connecting Ottawa to Gatineau. Some of you with a little local knowledge have heard of the proposed Kettle Island Bridge which goes across a protected area, a unique ecosystem in the middle of the Ottawa River. It is the largest ecosystem in the Ottawa River, and a bridge is being proposed to be built over that. If Transport Minister John Baird wanted to, at the appropriate time, he himself, without consulting his colleagues or anybody else, could say, "We do not need an NWPAA permit for that; therefore we do not need an environmental assessment. Bob's your uncle; let 'er go, boys." This is obviously a major concern for us.

Transport Minister Baird has justified the amendments on two grounds. One is they will facilitate economic stimulus projects, but the fact is that most delays in funding projects out of the 2008 budget were completely unrelated to environmental assessment issues. Second, he has justified the amendments on the basis that they will eliminate red tape such as overlap and duplication with provincial environmental assessment processes. This is not true, as my colleague has suggested.

The NWPAA is the most important trigger for federal environmental assessment and in some cases is the only trigger for any environmental assessment, federal or provincial. Sierra Club has done something I do not think anybody else has done, including the Transport officials. We actually looked at the environmental assessment registry. We looked at all those assessments that are triggered by the Navigable Waters Protection Act. We selected those for which the NWPAA trigger is the only trigger, that is, not triggered by the Fisheries Act and not triggered by the fact that it is occurring on Aboriginal lands. There were no other federal triggers, and no other provincial assessment occurring, and that information is provided in quite a convenient way in the registry which is online for anybody to see.

What did we find? We found that nine out of sixty-five hydro-electronic projects and dams were only triggered by the NWPAA. We found that 107 out of 173 bridge and culvert projects were only triggered by the Navigable Waters Protection Act. That means roughly 115 or 120 projects that are currently being assessed under CEAA would not be assessed under the

barrages et autres ouvrages qui gênent la navigation fassent l'objet d'une exemption de permis et, par conséquent, d'une exemption d'évaluation environnementale fédérale.

Le pouvoir extraordinaire conféré au ministre des Transports d'ordonner que certains projets soient exemptés de l'exigence d'un permis en vertu de la LPEN n'est pas limité aux petits projets ou ouvrages. L'article 13, qui confère ce pouvoir au ministre du Transport, est sans doute l'un des éléments les plus déplorables de la loi. Je tiens à le souligner.

Le ministre des Transports pourrait, par exemple, ordonner que soient exemptés de grands projets comme celui du pont routier de la rivière des Outaouais, qui va relier Ottawa à Gatineau. Ceux d'entre vous qui connaissent un peu la région ont sûrement entendu parler du projet de construction d'un pont, à la hauteur de l'île Kettle, qui traverse une zone protégée, un écosystème unique au milieu de la rivière des Outaouais. C'est le plus grand écosystème de cette rivière, et on propose d'y construire un pont. S'il le voulait, le ministre des Transports, John Baird, pourrait dire au moment opportun et sans avoir consulté ses collègues ni personne d'autre : « Nous n'avons pas besoin d'un permis en vertu de la LPEN pour cela, alors nous n'avons pas besoin d'une évaluation environnementale, voilà tout. Allez-y, vous avez ma bénédiction. » C'est pour nous un grand sujet de préoccupation.

Le ministre des Transports justifie les modifications de deux façons. Premièrement, il dit qu'elles vont faciliter les projets de relance économique, mais en fait, la plupart des retards dans le financement des projets prévus dans le budget de 2008 n'ont absolument rien à voir avec les évaluations environnementales. Deuxièmement, il justifie les modifications en disant qu'elles vont éliminer les lourdeurs administratives telles que le double emploi avec les processus d'évaluation environnementale des provinces. C'est faux, comme mon collègue l'a mentionné.

La LPEN est l'élément déclencheur le plus important des dispositions de la LCEE et dans certains cas, elle est le seul mécanisme qui permette d'entamer une évaluation environnementale fédérale ou provinciale. Le Sierra Club a fait ce que personne d'autre n'a fait, selon moi, pas même les fonctionnaires du ministère des Transports. Nous avons examiné le registre d'évaluation environnementale. Nous avons fait un examen de toutes les évaluations rendues nécessaires par la Loi sur la protection des eaux navigables. Nous avons choisi celles pour lesquelles le mécanisme de la LPEN est le seul qui se soit appliqué, c'est-à-dire celles qui n'ont pas été rendues nécessaires par le mécanisme de la Loi sur les pêches, ni par le fait qu'il s'agissait d'un territoire autochtone. Il n'y avait aucun autre mécanisme fédéral ni aucune autre évaluation provinciale, et l'on trouve cette information pratique dans le registre, que tout le monde peut consulter en ligne.

Nous avons découvert que neuf des 65 projets de centrales hydroélectriques et de construction de barrages, de même que 107 des 173 projets de construction de ponts et de ponceaux n'ont fait l'objet d'évaluations environnementales que grâce au mécanisme de la Loi sur la protection des eaux navigables. Cela veut dire qu'environ 115 ou 120 projets

amendments to NWPA. I have had a chance to look at these and, in my opinion, as a former regulator, very few of these projects deserve to be exempted from environmental assessment.

Why is this happening? How can it be that we can just approve these projects without the provinces getting involved? Many times we say, "Let the provinces look after it." The problem is that provincial laws vary. They are a dog's breakfast. They differ from province to province and have limited coverage of even major development projects. For example, the Ontario environmental assessment law does not even apply to private sector projects. It only applies to the public sector. Public sector projects, such as recent nuclear power plants, are so frequently exempted from the environmental assessment rules that Ontario's law has long been referred to as the environmental exemption act. The process in British Columbia exempts new highways less than 20 kilometres in length and power projects less than 50 megawatts in electricity produced. You can imagine the amount of environmental harm that you can cause with a 19-kilometre highway through a wetland.

In some cases, federal and provincial EAs are required for the same project. I want to concur with my colleague, Mr. Morrison, that since the late 1980s there have been prodigious efforts by Conservative and Liberal federal governments to ensure that these processes are harmonized so you do not have independent federal and EA reviews as we did for the Oldman Dam and as we did for the Rafferty-Alameda projects in the mid-1980s. That problem has been looked after, in my view completely looked after, and it is just a convenient device to help deliver on the government's agenda, in my opinion.

What has been happening most recently to ensure harmonization? The current government established the Major Projects Management Office, under Natural Resources Canada. Minister Lunn, when he was Minister of Natural Resources, established that. That office is designed to facilitate major projects through the federal system. A lot of money is being spent on this and you have not heard much about that from Minister Baird recently I do not believe.

The NWPA amendments are one attack on the federal environmental assessment system. The other set of attacks — if I can use that term, it is a bit aggressive I know — was exclusion lists and adaptation regulations that were gazetted in March of this year. These were regulations issued under the authority of Minister Prentice as Minister of the Environment. One set of regulations removes the requirement for federal environmental assessment on an anticipated 2,000 projects under the Building Canada Plan.

actuellement évalués en vertu de la LCEE ne le seraient pas selon les modifications à la LPEN. Après avoir examiné ces projets, je suis d'avis, en tant qu'ancien directeur des affaires réglementaires, qu'une minorité de ces projets devraient être exemptés d'une évaluation environnementale.

Pourquoi en est-il ainsi? Comment se fait-il que nous puissions simplement approuver ces projets sans que les provinces n'interviennent? Bien souvent, nous les laissons s'en occuper. Le problème, c'est que les lois provinciales varient. C'est un véritable fouillis. Elles diffèrent d'une province à l'autre et ont une portée limitée, même dans le cas des grands projets d'aménagement. Par exemple, la procédure d'évaluation environnementale de l'Ontario ne s'applique pas aux projets du secteur privé; elle ne vise que les projets du secteur public, comme les centrales nucléaires, et ces projets sont si souvent exemptés des règles d'évaluation environnementale que la loi ontarienne est depuis longtemps surnommée la loi de l'exemption environnementale. La procédure applicable en Colombie-Britannique exempte les nouvelles routes de moins de 20 kilomètres de longueur et les centrales hydroélectriques de moins de 50 mégawatts des évaluations environnementales. On peut imaginer tout le tort causé à l'environnement par une autoroute de 19 kilomètres qui traverse une zone humide.

Dans certains cas, des évaluations environnementales (EE) fédérales et provinciales sont requises pour le même projet. J'abonde dans le sens de mon collègue, M. Morrison, c'est-à-dire que depuis la fin des années 1980, les gouvernements conservateurs et libéraux ont fait des efforts remarquables pour harmoniser les processus afin d'éviter les évaluations fédérales et provinciales menées en parallèle — comme ce fut le cas pour le barrage de la rivière Oldman et les projets Rafferty-Alameda au milieu des années 1980. Les gouvernements se sont attaqués au problème et, à mon avis, ils l'ont même enrayé, ce qui me porte à croire que le gouvernement s'en sert maintenant comme prétexte pour faire avancer son programme.

Plus récemment, qu'a-t-on fait pour assurer l'harmonisation? Le gouvernement actuel a créé le Bureau de gestion de grands projets, qui relève de Ressources naturelles Canada. C'est l'honorable Gary Lunn qui l'a mis sur pied lorsqu'il était ministre. Le bureau a été conçu pour simplifier l'examen des grands projets par l'administration fédérale. On y affecte beaucoup de fonds, mais le ministre Baird n'en a pas beaucoup parlé récemment, si je ne m'abuse.

Les modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables constituent une attaque contre le processus fédéral d'évaluation environnementale. Les autres attaques — si je puis me permettre d'utiliser ce terme, car je sais qu'il est relativement fort — sont le Règlement sur la liste d'exclusion et le Règlement d'adaptation qui ont été publiés dans la Gazette en mars dernier. Ces règlements ont été adoptés sous l'autorité de l'honorable Jim Prentice, le ministre de l'Environnement. Le premier règlement exempte d'une évaluation environnementale fédérale les quelque 2 000 projets prévus dans le cadre de Chantiers Canada.

The other set of regulations, the adaptation regulations, authorize substitution of provincial environmental assessment processes for federal ones for those Building Canada projects that are not excluded under the exclusion list regulations.

Last week Sierra Club, represented by Ecojustice, launched an application under the Federal Court Act arguing that both these regulations are illegal. The one point I wanted to make is with respect to the adaptation regulations. These are the most egregious regulations in that they purport to amend the Canadian Environmental Assessment Act itself and this is the so-called "Henry VIII clause." We think this is something that this group should be particularly concerned about. They are called the adaptation regulations but, in effect, they amend the act. I thought that was Parliament's job.

The third piece of evidence with respect to the elimination of federal environmental assessment requirements, is a proposal that the government has been circulating internally for a replacement statute to the Canadian Environmental Assessment Act. My information is based on a presentation deck that was given to the Canadian Environmental Assessment Agency in late January. The point I want to make is there is a huge change proposed. However, the main point I want you to understand is that the bill would, in effect, give the Minister of the Environment virtually unfettered discretion to decide whether any environmental assessment is required. That is the minister could basically say, "We are not going to have any environmental assessments federally any more. The provinces own the resources; we are going to basically let them do the job."

The Chair: You are doing a great job and we are all listening carefully. You seem to be hurrying a bit. Take your time; we are here to listen.

Mr. Hazell: I am close to being finished.

The Chair: Do not feel you have to beat the clock.

Mr. Hazell: Thank you for that.

This document — I have it with me but it is not included with my package — is enjoying wide circulation.

On March 19, when Minister Prentice brought forward this package of regulations to which I just alluded, he stated that the proposed bill replacing CEAA would be brought forward to Parliament in the next two years. It seems there has been some backing off from that legislative proposal. Who knows where it is at, but certainly it had reached the stage where they were briefing officials in the Canadian Environmental Assessment Agency itself as to what was coming. That briefing was done, as I say, in late January of this year.

There are three pieces of evidence that really point towards the government's desire to eliminate environmental assessment requirements federally. Why would the government want to do that? I will speculate just briefly. I believe the government's view is

Le Règlement d'adaptation, quant à lui, autorise le remplacement du processus provincial d'évaluation environnementale par le processus fédéral en ce qui concerne les projets de Chantiers Canada qui ne sont pas exclus par le Règlement sur la liste d'exclusion.

La semaine dernière, le Club Sierra, représenté par Ecojustice, a déposé une requête en vertu de la Loi sur les Cours fédérales contestant la légalité de ces deux règlements. Je tiens à parler du Règlement d'adaptation; il est le plus radical puisqu'il vise à modifier la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Il s'agit là de la « clause dite Henri VIII ». Le comité devrait particulièrement s'y intéresser, car bien que l'on l'appelle un règlement d'adaptation, il modifie la loi. Or, je croyais que c'était là une responsabilité du Parlement.

La troisième preuve de l'élimination des exigences fédérales en matière d'évaluation environnementale est une proposition de loi, qui remplacerait la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, qu'a fait circuler à l'interne le gouvernement. Les renseignements proviennent d'un exposé qui a été fait vers la fin janvier à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Il s'agit là d'une énorme modification, et je tiens surtout à vous faire comprendre que le projet de loi donnerait au ministre de l'Environnement une discrétion quasi-totale quant à la nécessité d'une évaluation environnementale. Ainsi, le ministre pourrait tout simplement décider qu'à partir de maintenant, on ne fera plus d'évaluations environnementales fédérales, puisque les provinces détiennent les ressources pour les effectuer. Le gouvernement fédéral leur en laisserait donc la responsabilité.

Le président : Votre témoignage se déroule très bien, et nous sommes tous bien attentifs. Vous semblez vous dépêcher. Prenez votre temps; nous sommes ici pour vous écouter.

M. Hazell : J'ai presque terminé.

Le président : Rappelez-vous que ce n'est pas une course contre la montre.

M. Hazell : D'accord.

Ce document — j'en ai un exemplaire, mais il n'est pas inclus dans les documents que je vous ai fournis — est largement distribué.

Le 19 mars, lorsque le ministre Prentice a présenté les règlements auxquels je viens de faire allusion, il a déclaré que le projet de loi qui remplacerait la LCEE serait déposé au Parlement dans les deux prochaines années. Il semble qu'il y ait eu un certain désistement par rapport à cette proposition législative. Nous ne savons pas où en sont rendues les choses, mais il ne fait aucun doute que les fonctionnaires de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale en ont été informés. De fait, comme je vous l'ai dit, cette séance d'information a eu lieu vers la fin janvier 2009.

Il y a trois choses qui portent à croire que le gouvernement souhaite éliminer les exigences fédérales en matière d'évaluation environnementale. Pourquoi? Laissez-moi me pencher là-dessus brièvement. Selon moi, le gouvernement estime que les provinces

that provincial governments should have exclusive authority for assessing the environmental effects of development projects, and what is the federal government's business in this anyway?

That is a rational position to take based on one's understanding of how the federation should work. It does, unfortunately, ignore the fact that under the Constitution there are certain authorities given to the federal government. There is the exclusive legislative authority with respect to navigable waters, the exclusive legislative authority with respect to fisheries, the authority with respect to migratory birds, which is not exclusive, but there is a number of other heads of power. These are federal responsibilities. They cannot be delegated short of a constitutional amendment.

To the extent that the federal government has any residual authority with respect to assessing the environmental effects of development projects, it seems to be the view of the government that federal ministers, and by extension the Prime Minister's office, must have complete discretion as to whether or not any environmental assessment is to be conducted. This takes us back to the early 1980s. We have had environmental rules in place. The environmental assessment review process guidelines order-in-council was brought in when Mr. Caccia was Minister of Environment in the Trudeau government, so it goes back some ways. That was succeeded by the Canadian Environmental Assessment Act in 1992.

It takes us back a long way and at Sierra Club of Canada we profoundly disagree with this approach. The human destruction of the life-supporting capacity of the biosphere and the increasing risk of global climate chaos caused by greenhouse gas emissions is the most important issue of the 21st century in my opinion. That any national government would deliberately throw away key tools to address these critical issues is, in my view and the view of Sierra Club of Canada, irresponsible.

I want to say that I have had discussions with Nature Canada about my brief and they wish to endorse the Sierra Club's view. They are alarmed by this attack on federal environmental assessment law.

I wanted to mention that I have a few thoughts for the committee in terms of where you go from here. In an ideal world we would like the government itself to introduce legislation into the House of Commons, repealing sections 5 and 13 of the Navigable Waters Protection Act. I appreciate that is probably unlikely, but nonetheless it would be great if this Senate committee could recommend that. The other approach would be to bring forward a bill in the Senate — perhaps a private member's bill — that could seek to repeal these egregious sections of the NWPA.

This is perhaps one you have not heard before: there is a so-called five-year parliamentary review of the Canadian Environmental Assessment Act coming up in the fall I think. This review is written into the act, it is required to be done. One thing this committee could recommend is that the implications of

détiennent l'autorité exclusive d'évaluer l'impact environnemental des projets de développement. Le gouvernement fédéral ne se sent aucunement concerné.

C'est une position logique si l'on se base sur l'idée générale du fonctionnement d'une fédération. Malheureusement, cela fait abstraction de certains pouvoirs conférés au gouvernement fédéral par la Constitution. Il a notamment la compétence législative exclusive en ce qui a trait aux eaux navigables et aux pêches, ainsi que des pouvoirs partagés quant aux oiseaux migrateurs. Il y a également d'autres rubriques de compétence. Ce sont là des responsabilités fédérales. Elles ne peuvent pas être déléguées sauf par voie de modification constitutionnelle.

Dans la mesure où le gouvernement fédéral a une compétence non attribuée pour évaluer l'impact environnemental des projets de développement, il semble estimer que les ministres fédéraux — et par extension le Cabinet du Premier ministre — doivent avoir l'entière discrétion pour décider s'il faut mener une évaluation environnementale. Cela nous ramène au début des années 1980. Des règles environnementales avaient alors été mises en œuvre. Le Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement a été promulgué lorsque M. Caccia était ministre de l'Environnement sous le gouvernement Trudeau, ce qui remonte à il y a fort longtemps. La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCEE) a par la suite suivi en 1992.

Cette approche est un grand pas vers l'arrière, et le Club Sierra du Canada s'y oppose fermement. La destruction de la capacité biologique de la biosphère par les activités humaines et le risque croissant d'un chaos climatique mondial causé par les gaz à effet de serre sont les enjeux les plus importants du XXI^e siècle, à mon avis. Le Club Sierra du Canada et moi sommes d'avis qu'un gouvernement national agit de façon irresponsable lorsqu'il se débarrasse délibérément des moyens-clés de lutte contre ces fléaux.

J'aimerais souligner que j'ai discuté avec Nature Canada de mon mémoire, et l'organisme souscrit au point de vue du Club Sierra. Il est alarmé par cette atteinte portée à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

J'ai maintenant quelques propositions à vous faire quant aux prochaines démarches. Dans un monde idéal, nous aimerions que le gouvernement dépose lui-même à la Chambre des communes un projet de loi visant à abroger les articles 5 et 13 de la Loi sur la protection des eaux navigables. Je suis conscient que c'est peu probable, mais j'invite néanmoins le comité sénatorial à le recommander. L'autre approche consiste à déposer au Sénat un projet de loi — un projet de loi émanant d'un député, peut-être — visant à abroger ces articles de la LPEN dont l'ignominie est flagrante.

Enfin, voici une proposition qui ne vous a peut-être pas encore été faite. À l'automne, il doit y avoir un examen parlementaire quinquennal de la LCEE. Cet examen est prévu par la loi; il faut le faire. Le comité pourrait notamment recommander que l'impact des modifications apportées à la LPEN en matière

these Navigable Waters Protection Act amendments for federal environmental assessment be included in that five-year review. You could express your concern about what is going on with this bill by saying to Minister Prentice — I think it is the House of Commons committee that will probably get it — the parliamentary committee that gets to review the Environmental Assessment Act should have a good look at what is happening with the NWPA. That will be one way to continue the work on this.

Those are all my comments.

The Chair: Thank you, sir. Your comments are very helpful indeed.

That is it from the witnesses directly. Now we will go to the question period and we have the deputy chair, Senator Mitchell.

Senator Mitchell: I have just one point of clarification. I think each of you addressed this in one way or another. It is true, therefore, that, in a large proportion of the cases, the only way that you get to an environmental assessment is by the trigger of a NWPA assessment; is that right?

Mr. Hazell: That is correct.

Senator Mitchell: A Minister of the Environment could not, in those cases, simply use his or her discretion to start an environmental assessment even if the Minister of Transport decided not to trigger it with an assessment of his or her own?

Mr. Hazell: Under the current act, there is discretionary authority on the part of the Minister of the Environment to order an environmental assessment, under certain circumstances. There are a number of sections that deal with this, so you have to deal with the language of each particular section of the act. The Minister of the Environment has a fair amount of authority to order an environmental assessment even in situations where the Navigable Waters Protection Act is not a trigger or there is no other federal trigger. There are certain circumstances where the minister could say, "Look, the national interest demands that the federal government do an environmental assessment." There are sections in the act that deal with that.

Senator Mitchell: There is still a big portion.

Mr. Hazell: This is under the current act. I am talking about the Canadian Environmental Assessment Act, not about the Navigable Waters Protection Act. I am talking about the Minister of the Environment's authorities under the Canadian Environmental Assessment Act.

Senator Mitchell: Thank you.

Senator Banks: Thank you all. It is nice to see you again, Mr. Hazell.

You have all referred to environmental assessments and the Canadian Environmental Assessment Act, but we are dealing with a specific piece of law here. It is an act that amended the Navigable Waters Protection Act, not the Canadian Environmental Assessment Act. Have I got that correct?

d'évaluation environnementale fédérale fasse l'objet de l'examen. Vous pourriez exprimer vos préoccupations quant au projet de loi en disant au ministre Prentice que le comité parlementaire chargé de l'examen de la LCEE — je crois que ce sera renvoyé à un comité de la Chambre des communes — se penche également sur la LPEN. Ce sera un moyen de poursuivre le travail.

Voilà qui met fin à ma déclaration préliminaire.

Le président : Merci, monsieur. Vos observations nous sont effectivement très utiles.

Les exposés des témoins étant terminés, nous passons à une série de questions. La parole est au vice-président, le sénateur Mitchell.

Le sénateur Mitchell : J'aimerais tout d'abord obtenir une précision. Chacun d'entre vous a parlé d'une façon ou d'une autre de la même chose. Est-ce donc vrai que dans la majeure partie des cas, la seule façon d'obtenir qu'une évaluation environnementale soit menée, c'est d'invoquer la LPEN?

M. Hazell : Oui.

Le sénateur Mitchell : Ainsi, dans ces cas-là, si par exemple le ministre des Transports décide de ne pas faire d'évaluation environnementale, le ministre de l'Environnement ne peut pas simplement exercer sa discrétion pour en exiger une tout de même?

M. Hazell : En vertu de la loi actuelle, le ministre de l'Environnement a un pouvoir discrétionnaire qui lui permet de prendre un arrêté pour que soit menée une évaluation environnementale dans certaines circonstances. Un certain nombre d'articles le permettent; il faut donc se pencher sur le libellé de chacune des dispositions. Le ministre de l'Environnement a beaucoup de latitude et peut exiger par arrêté une EE même si elle n'est pas justifiée par la LPEN ou un autre texte fédéral. Dans certains cas, le ministre peut dire que l'intérêt national exige que le gouvernement fédéral soit tenu d'effectuer une évaluation environnementale en raison de l'intérêt national. Certains articles de la loi le prévoient, d'ailleurs.

Le sénateur Mitchell : Il en reste encore une grande partie.

M. Hazell : C'est en vertu de la loi actuelle, c'est-à-dire la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, et non de la Loi sur la protection des eaux navigables. Je parle des compétences du ministre de l'Environnement en vertu de la LCEE.

Le sénateur Mitchell : Je vous remercie.

Le sénateur Banks : Merci à tous d'être des nôtres aujourd'hui. Je suis heureux de vous revoir, monsieur Hazell.

Vous avez tous fait allusion aux EE et à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, alors qu'il est question d'un tout autre projet de loi. Il s'agit d'un projet de loi visant à modifier la Loi sur la protection des eaux navigables, et non la Loi canadienne de l'évaluation environnementale. Est-ce exact?

Mr. Hazell: Yes.

Senator Banks: Dealing with the matter of law before us, while I understand that “environmental assessment,” as opposed to “Environmental Assessment”, is related to this, what we are talking about here is the question of amendments which have been made under Bill C-10 to the Navigable Waters Protection Act, period. Have I got that right?

Mr. Hazell: Yes.

Senator Banks: Mr. Hazell, when you talked about a way forward perhaps being repealing sections 5 and 13, did you mean of Bill C-10 as opposed to of the Navigable Waters Protection Act? I am assuming that you did. That is, the bill of amendment.

Mr. Hazell: I am referring to the amendments to the Navigable Waters Protection Act, yes.

Senator Banks: Thank you.

Mr. Morrison: Since the bill has passed, I understand that it is now the new, amended Navigable Waters Protection Act.

Senator Banks: As amended, yes; correct. I wanted to ensure that I understood that.

I will ask Mr. Hazell, Mr. Morrison and Ms. Reid, each of you; whether you think it is appropriate that there should be classes of navigable waters. Be as descriptive as you can. You have shown us pictures, Mr. Morrison, of waters which I presume are navigable since you navigated them. However, I have seen streams that are pretty steep going down the sides of hills that I would be hard pressed as a completely ignorant neophyte to say, “That is navigable.” I have never tried it in a canoe, but do you agree there ought to be classes of flowing water — putting aside ditches, farm irrigation ditches, and so on? Do you agree there should be classes of navigability or should there be flowing water that is not deemed to be navigable water?

Mr. Morrison: That is a very interesting question. The answer off the top of my head is that flowing waters are more critical. Rivers go somewhere. They take toxic waste products to places, for example, that we do not want them to go. I think Mr. Osbaldeston gave the example of filling this room half full of water and closing that door and that would be considered navigable waters. That is a small pond or lake and does not go anywhere. I will not be as concerned about that as I would be with a small river.

Your question gets at two things: one is moving water, and the other is whether there should be a definition of “non-navigable waters” in the act. I feel strongly that the act itself should contain a definition of “navigable waters.” In fairness to Mr. Osbaldeston, my sense from listening to him in both your committee and in the Standing Senate Committee on National Finance was that they are trying or have tried to define “navigable waters.” If they spoke to the people that used those waters, they might get further along in their discussions, but it is not an easy task. I think this committee also alluded to the fact that they may

M. Hazell : Oui.

Le sénateur Banks : En ce qui a trait à la question de droit dont nous sommes saisis, je comprends bien que l'« évaluation environnementale » est liée à la Loi sur la protection des eaux navigables, mais il est ici question des modifications qui y sont apportées en vertu du projet de loi C-10, point final. Est-ce bien cela?

M. Hazell : Tout à fait.

Le sénateur Banks : Monsieur Hazell, lorsque vous parlez d'aller de l'avant en abrogeant les articles 5 et 13, voulez-vous dire le projet de loi C-10 plutôt que la LPEN? Je présume que vous parlez du projet de loi modificatif.

M. Hazell : Je fais effectivement référence aux modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables.

Le sénateur Banks : D'accord.

M. Morrison : Puisque le projet de loi a été adopté, il est maintenant question de la nouvelle loi, soit la Loi sur la protection des eaux navigables, telle que modifiée.

Le sénateur Banks : Telle que modifiée, c'est exact. Je voulais être certain d'avoir bien compris.

Ma prochaine question s'adresse à tous les témoins. Croyez-vous qu'il faudrait établir des catégories d'eaux navigables? Veuillez donner le plus de détails possible. Monsieur Morrison, vous nous avez montré des photos de plans d'eau qui, je présume, sont navigables, puisque vous y avez navigué. Cependant, j'ai vu des ruisseaux descendant plutôt abruptement le long de collines. En tant que néophyte ignorant tout de l'hydrologie, je pourrais difficilement dire que c'est navigable. Je ne suis pas un spécialiste du canot, mais reconnaissez-vous qu'il y a diverses catégories d'eaux vives, excluant cependant les— fossés, les fossés d'irrigation des fermes, et ainsi de suite? Êtes-vous d'avis qu'il faut établir des catégories de navigabilité ou qu'il faut exclure une catégorie d'eaux vives des eaux navigables?

M. Morrison : C'est une excellente question. Ce qui me vient rapidement à l'esprit, c'est que les eaux vives sont les plus problématiques. Les rivières coulent et emportent avec elles des déchets toxiques à des endroits où nous ne voulons pas qu'ils soient transportés. Je crois que M. Osbaldeston a expliqué que si l'on fermait la porte et que l'on remplissait cette salle à moitié d'eau, elle serait considérée comme une eau navigable. Il s'agirait alors d'un petit étang ou un lac stagnant, ce qui me préoccupe moins qu'une petite rivière.

Votre question porte sur deux aspects : les eaux vives et la nécessité de définir les « eaux non navigables » dans la loi. Je suis convaincu qu'il faut inclure une définition des « eaux navigables » dans la loi. Pour être juste envers M. Osbaldeston, d'après ce que je comprends des propos qu'il a tenus devant votre comité et le Comité sénatorial permanent des finances nationales, les responsables du programme essaient ou ont essayé de définir l'expression « eaux navigables ». Leurs discussions avanceront peut-être s'ils consultent les utilisateurs de ces eaux, mais ce n'est pas une tâche facile. Je crois que vous avez également dit qu'ils

be under resourced to do that. To do the kind of consultations that we are recommending would require a lot of time and resources, but we think it should be done.

The answer to your question is this: I think there should be a clear definition of “navigable waters” in the act. The other question — I think it was really two — is whether there should be then classes of water as well as works. We have not seen any definition or suggestion from the Department of Transport about what those classes might be. I think I have an open mind and I would be open to hearing what the rationale for different classes is, but at this point we have not heard anything that would justify having different classes of water. It appears — and Mr. Hazell alluded to this, too — that the government may be looking at different classes of water as a means of exempting certain works from the provisions of the NWPA and we are skeptical about the need for that.

Senator Banks: Do you have any general ideas of definitions to put forward?

Mr. Morrison: As I mentioned in my statement, the traditional definition of “navigable waters” — and Mr. Osbaldeston mentioned it as well — is “able to float a canoe,” which has a lot of historical, cultural and practical trade significance in Canada. That is still a pretty good definition and, as I said, that only takes four inches of water. With the canoe that I paddled across Canada, loaded with camping gear and food, I was drawing about three inches of water and I was able to navigate 99 per cent of the way from the Atlantic Ocean to the Arctic Ocean with that criterion.

Ms. Reid: If there are classes of navigable waters and classes of works, it is important to ensure that they are determined in a clear, transparent way that would be open for public input.

Senator Banks: By way of determining what the definitions of them are; is that what you mean?

Ms. Reid: Yes, if there are criteria for what would make a class of works or a class of waters exempt from that approval process, to ensure that those are consistent and clear, transparent and open for public input.

Mr. Hazell: I would endorse the comments of both my colleagues. The other aspect that I am very concerned about is that it is one thing for the Governor-in-Council to have power to regulate classes of works and classes of waters. That is one thing, and we do not like that. However, it is another thing to give one minister the authority on a one-time-off basis to say, “I am creating a little class for the Kettle Island bridge so that it does not need a NWPA permit and I can have a bridge across the Ottawa River in the east end rather than in the west end, which is my constituency. The east end folks can enjoy all that nice additional traffic from Gatineau but in the west end of the city we will be happy.” In the local Ottawa context, this is a very real issue.

manquent peut-être de ressources, et les consultations que nous recommandons requièrent beaucoup de temps et de ressources, mais sont essentielles.

La réponse à votre question est donc la suivante. Selon moi, il faut définir clairement ce que sont les « eaux navigables » dans la loi. Vous demandiez également — j’estime qu’il s’agissait de deux questions distinctes — s’il faut également des catégories de plans d’eau et d’ouvrages. Le ministère des Transports ne nous a pas fourni de définitions ou de propositions relatives à de pareilles catégories. Je n’ai pas d’opinion particulièrement arrêtée et je suis donc ouvert à entendre les raisons justifiant chaque catégorie, mais nous n’avons jusqu’à maintenant pas reçu de justifications à cet effet. Il semble — et M. Hazell y a également fait allusion — que le gouvernement envisage peut-être la création de diverses catégories d’eaux lui permettant d’exempter certains ouvrages des dispositions de la LPEN, et nous nous interrogeons sur le bien-fondé d’une pareille mesure.

Le sénateur Banks : Avez-vous de grands principes à nous proposer pour nous aider à les définir?

M. Morrison : Comme je l’ai mentionné tout à l’heure — et M. Osbaldeston en a également parlé —, l’expression « eaux navigables » désigne généralement des eaux dans lesquelles peut flotter un canot, une expression très chargée de sens dans le contexte historique, culturel et commercial du Canada. La définition conserve toute son actualité et, comme je l’ai dit, elle signifie qu’il ne faut que quatre pouces d’eau. Le canot — chargé de matériel de camping et de nourriture à bord duquel j’ai traversé le Canada à la pagaie — avait un tirant d’eau de trois pouces, ce qui ne m’a pas empêché de naviguer 99 p. 100 de la route menant de l’océan Atlantique à l’océan Arctique.

Mme Reid : S’il faut des catégories d’eaux navigables et d’ouvrages, il est important qu’elles soient élaborées dans le cadre d’un processus clair et transparent, avec l’aide du grand public.

Le sénateur Banks : Vous parlez d’un processus qui permettrait de s’entendre sur les définitions?

Mme Reid : Oui. Si les diverses catégories d’ouvrages ou de plans d’eau à exclure du processus d’approbation sont assorties de critères, il faut voir à ce qu’ils soient cohérents, clairs et transparents et à ce qu’ils tiennent compte de l’avis du public.

M. Hazell : Je souscris à ce que viennent de dire mes deux collègues. Par ailleurs, un autre aspect me préoccupe vivement. Le gouverneur en conseil a le pouvoir de réglementer les catégories d’ouvrages ou de plans d’eau, ce qui ne nous pose pas de problème. Cependant, le fait de conférer au ministre le pouvoir de créer, par exemple, une catégorie unique pour le pont de l’île Kettle de manière à ce qu’il ne soit pas nécessaire d’obtenir un permis en vertu de la LPEN permettrait de jeter un pont sur la rivière des Outaouais dans la partie Est plutôt qu’Ouest de la ville, là où se trouve la circonscription du ministre actuel. Les résidents de l’Est absorberaient alors tout le trafic supplémentaire en provenance de Gatineau, mais les gens de l’Ouest seraient tranquilles. Dans le contexte de la ville d’Ottawa, le problème est bien réel.

Senator McCoy: I would just like to follow on Senator Banks' questions. First, thank you, witnesses, for your excellent presentations. Key sections mentioned by the witnesses have been sections 5, 13 and I think there is one other section that comes into play, and that is under obstacles and obstructions. I am just looking for it. It is in section 14.1. That also excludes any minor work or minor water.

I would suggest — if you would care to confirm — that the effect of declaring a minor work or a minor water also removes it from the safety provisions of the act under Part 2: Obstacles and Obstructions.

Mr. Hazell: That is my understanding, senator. Yes.

Senator McCoy: My understanding is that you are also saying there are no criteria in the act to act as guidance. Parliament has not given the minister any constraints; the minister can be totally whimsical. It is whatever the minister states by order or the Governor-in-Council states by regulation.

Mr. Morrison: There does not appear to be anything in the amended act that would constrain him.

Senator McCoy: Furthermore, there is no appeal, correct?

Mr. Morrison: That is my understanding.

Senator McCoy: Therefore we have set up a czar to determine what is, for example, a minor water.

Mr. Morrison: I think it is a statement that we should trust the minister implicitly and completely. I am not sure that is the way we normally operate in this kind of a parliamentary democracy.

Senator McCoy: It is my further understanding that Mr. Osbaldeston, who is the senior civil servant of the Navigable Waters Protection Program, who was here last Thursday, said he was looking to define "reasonably navigable water" and told us that a canoe could not float in one foot of water. Therefore, he presumably does not have the expertise; he would not have known what you are telling us tonight.

Mr. Morrison: I must confess that, when I heard him say that, I made the assumption that he was not a paddler.

Senator McCoy: Or that he had ever stepped into a canoe.

Senator Milne: He said paddlers would not want their canoes to get scraped on the bottom.

Mr. Morrison: When the voyageurs were paddling birch-bark canoes, they got out of their canoes into the water and unloaded them so they would never touch rocks if they could avoid it. However, today's canoe is made out of kevlar and ABS plastic. People go out looking forward to scraping their canoes!

Senator McCoy: You would have certain other opinions on serpentine water and how wide waters must be. You do not need it very wide either, I should think. I am not a paddler, which is why I asked for pictures.

Le sénateur McCoy : J'aimerais seulement enchaîner sur les questions du sénateur Banks. Premièrement, je remercie tous les témoins de leurs excellents exposés. Les articles 5 et 13 sont ceux qui semblent poser problème et, si je ne m'abuse, il y en a un autre dans la partie Obstacles ou obstructions. Je suis en train de le chercher. Voilà! Il s'agit de l'article 14.1. Les ouvrages et les plans d'eau mineurs en sont également exclus.

À mon avis, si l'on déclare qu'un ouvrage ou qu'un plan d'eau est mineur, on l'exclut par le fait même des dispositions relatives à la sécurité en vertu de la partie 2 : Obstacles et obstructions. Pouvez-vous me dire si que ce que j'avance est exact?

M. Hazell : C'est bien là ce que je comprends, sénateur.

Le sénateur McCoy : Vous semblez également dire que la loi ne renferme pas de critères sur lesquels se baser. Le Parlement n'a pas imposé de contraintes au ministre; il est tout à fait libre d'agir à sa guise. L'arrêté du ministre ou le décret du gouverneur en conseil fait loi.

M. Morrison : Le texte modifiant la loi ne semble effectivement pas prévoir de mesures contraignantes.

Le sénateur McCoy : Qui plus est, la décision est sans appel, si je ne m'abuse?

M. Morrison : C'est vrai.

Le sénateur McCoy : Il revient donc à un autocrate de déterminer ce qu'est, par exemple, un plan d'eau mineur.

M. Morrison : Je crois que c'est une manière de dire qu'il faut faire entièrement confiance au ministre, mais je doute que soit la façon de faire habituelle d'un régime parlementaire démocratique comme le nôtre.

Le sénateur McCoy : Nous avons entendu jeudi dernier M. Osbaldeston, le gestionnaire du Programme de protection des eaux navigables. Il a dit qu'il cherchait à définir l'expression « plan d'eau raisonnablement navigable ». Selon lui, un pied d'eau n'est pas suffisant pour faire flotter un canot. Il n'est vraisemblablement pas un spécialiste en la matière; il ignore ce que vous nous avez appris ce soir.

M. Morrison : Je dois vous avouer que, si je me fie à ses propos, j'ai supposé qu'il n'était pas un payeur.

Le sénateur McCoy : Ou qu'il n'a jamais mis les pieds dans un canot.

Le sénateur Milne : Il a déclaré que les payeurs ne veulent pas que leur canot talonne le fond.

M. Morrison : Lorsque les explorateurs se déplaçaient en canots d'écorce, ils en débarquaient et les délestaient pour éviter, si possible, qu'ils touchent le fond. Cependant, les canots d'aujourd'hui sont faits de kevlar et de plastique ABS. Les amateurs de plein air ne craignent plus de toucher le fond; ils en rêvent!

Le sénateur McCoy : Vous avez sûrement un avis sur les cours d'eau sinueux et sur la largeur d'un plan d'eau. Je présume qu'il peut être très étroit. Je ne suis pas un payeur, raison pour laquelle j'ai demandé à voir des photos.

Mr. Morrison: I would be happy to take you out some time.

Senator McCoy: Are you sure? Be careful what you ask for.

I have a question for our chair. On Thursday, Mr. Osbaldeston testified that the minister had signed the orders under section 13 the night before. That would be the April 22, 2009. Therefore, those orders are now in existence, they are a matter of public information and they are required within three weeks to be made part of the public domain.

We asked for them to be supplied to the committee with alacrity, I think I said, and they were promised to us. Let me ask you, Mr. Chair, if our clerk has advised you whether we have received those.

The Chair: As a matter of fact, as agreed at the time — which was Thursday, April 23 — we put together a letter, incorporating all of the matters that were undertaken by those two gentlemen and we have not received the materials yet. When we heard from you today, we asked them to hurry up and get the materials here and we are assured we will have them soon.

Senator McCoy: Soon.

The Chair: I normally do not come as a witness to answer questions, but I am trying to be very transparent as you know I always am.

Senator McCoy: You always are.

The Chair: Let us get on with the next question. Do you have other questions for the witness?

Senator McCoy: Yes, I do. I find it may be necessary for us to recall the witnesses and to ask their opinion, as Senator Banks was beginning to do, in terms of whatever those orders say. We are speculating without the benefit of their evidence, at least. Therefore, the very point you are making about transparency is almost impossible to have without that information.

I do have another question, though.

The Chair: Please ask it and we will go on to the next questioner.

Mr. Morrison: In fairness to Mr. Osbaldeston, he did say last week that he was trying to come up with objective criteria but that he had had some difficulty. In fact, he made a reference to having commissioned studies into it. Senators might want to ask for those studies to see what kind of information was in there.

As a former manager at the Treasury Board, mostly responsible for program management and accountability issues rather than policy issues, I can say that having objective criteria is very important to the success of a program. I would encourage them to do that.

The Chair: Thank you for that observation.

M. Morrison : Je serais heureux de vous emmener en excursion un jour.

Le sénateur McCoy : En êtes-vous bien certain? Vous pourriez le regretter!

J'ai une question pour le président. Jeudi dernier, M. Osbaldeston a dit que le ministre avait signé les arrêtés en vertu de l'article 13 la veille, soit le 22 avril 2009. Les arrêtés sont donc une réalité et il faut qu'ils soient publiés dans les trois semaines.

Nous avons demandé à les obtenir au plus tôt, si je me souviens bien, et on a promis de nous les envoyer. Monsieur le président, la greffière vous a-t-elle informé de leur réception?

Le président : En fait, comme il a alors été convenu — le jeudi 23 avril —, nous avons rédigé une lettre dans laquelle étaient mentionnés tous les renseignements que ces deux personnes nous ont promis. Nous n'avons rien reçu jusqu'à maintenant. Lorsque vous nous l'avez rappelé aujourd'hui, nous leur avons demandé de se dépêcher et de nous transmettre les documents. On nous a répondu que nous allions les avoir bientôt.

Le sénateur McCoy : Bientôt?

Le président : Je ne réponds habituellement pas à des questions en tant que témoin, mais j'essaie de faire preuve de transparence, comme toujours.

Le sénateur McCoy : Tout à fait.

Le président : Poursuivons. Avez-vous d'autres questions à poser au témoin?

Le sénateur McCoy : Oui. À mon avis, il convient peut-être de rappeler les témoins et de leur demander leur avis quant au contenu des arrêtés, comme le sénateur Banks a commencé à le faire. À tout le moins, nous avançons des hypothèses sans savoir ce qu'il en est vraiment. Il est difficile d'être transparent quand on ne sait pas de quoi on parle.

J'ai une dernière question cependant.

Le président : Faites, je vous en prie, que je puisse céder la parole à un autre.

M. Morrison : Pour être juste envers M. Osbaldeston, il a effectivement affirmé la semaine dernière qu'il tentait d'élaborer des critères objectifs, mais que ce n'était pas chose aisée. En fait, il a dit avoir commandé des études à leur sujet. Je propose que vous demandiez à obtenir les rapports d'étude afin d'en savoir plus.

En tant qu'ancien gestionnaire au Conseil du Trésor, où j'étais principalement responsable de la gestion des programmes et des questions relatives à la reddition des comptes plutôt qu'à la politique, je suis bien placé pour dire que la réussite du programme dépend fortement de critères objectifs. J'encourage donc les responsables du programme à le faire.

Le président : Merci pour cette observation.

Senator McCoy: My next question is about consultation and public participation. We have established there is no appeal from a ministerial decision. The question that has come up is whether there is any advance notice, and that is another question.

However, I want to specifically ask each of these witnesses whether the Navigable Waters Protection Program, the Department of Transportation or the current Department of Transportation and Infrastructure ever invited you or your organization, specifically, for your opinion on any proposed or previously-implemented policy? Let us start with Mr. Hazell.

Mr. Hazell: I have been with Sierra Club three years or so. In that time, I do not believe we have been asked for an opinion on the matters before this committee today; on Navigable Waters Protection Act issues. I do not believe we have.

Mr. Morrison: I have been with the Canadian Parks and Wilderness Society on the board of the Ottawa chapter, and I am a former national trustee, and I am not aware of any attempt by the Department of Transport to consult CPAWS on this.

Ms. Reid: There have been no attempts to solicit the Canadian Wildlife Federation, either, that I am aware of.

Senator Spivak: I am not even sure the public is aware of the import of this. One thing we were told in last week's presentation by Mr. Osbaldeston is that, unfortunately, because of various things like prorogation and election, they had to rush through these things without proper consultation. I believe that is what he said.

I think that is an important point, but my question really has to do with what I think is the most egregious thing about this legislation: the discretion of the minister. This is a question for Mr. Hazell and you could also comment.

I note that the legal process you are looking at has to do with the fact that varying regulations is not the same thing as an amendment to a bill. What is the legal status of the limits of a minister's discretion? How, simply by doing this quickly, can you hand such awesome authority to a minister? Can you comment on whether this is absolutely and entirely legal?

Mr. Hazell: I will attempt to answer. With respect to the discretionary authority of the Minister of Transport under the Navigable Waters Protection Act, there are other examples where ministers are given authority to make orders such as are included in the Navigable Waters Protection Act. I think of the Fisheries Act, for example. The Minister of Fisheries has large powers to issue orders with respect to stopping fishing seasons on this or that population of sockeye salmon. It is not that ministers should not have authority to issue orders. However, in this particular case, I do not think it is right. I just do not think that we should do that. There is no constitutional bar to it, and certainly you can

Le sénateur McCoy : La question suivante concerne la consultation et la participation du public. Nous avons établi que la décision ministérielle est sans appel. On a soulevé la question du préavis, mais c'est un tout autre débat.

J'aimerais toutefois demander à chacun des témoins si le Programme de protection des eaux navigables, le ministère des Transports ou le ministre actuel des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a déjà invité vos organisations respectives à donner leur avis sur une politique proposée ou déjà mise en œuvre? J'aimerais entendre en premier la réponse de M. Hazell.

M. Hazell : J'œuvre au sein du Sierra Club depuis trois ans environ. Pendant cette période, je ne me souviens pas d'avoir été invité à donner mon opinion sur ce qu'étudie le comité aujourd'hui, soit les questions ayant trait à la Loi sur la protection des eaux navigables. Je n'en garde aucun souvenir.

M. Morrison : Pour ma part, je siège au conseil de la division d'Ottawa de la Société pour la nature et les parcs du Canada et je suis un ancien gestionnaire national. Si le ministère des Transports a tenté de nous consulter à ce sujet, je n'en ai pas été informé.

Mme Reid : Quant à la Fédération canadienne de la faune, on ne nous a pas contactés — du moins, que je sache.

Le sénateur Spivak : Je ne suis même pas certaine que le public en saisit bien l'importance. Lors de son témoignage la semaine dernière, M. Osbaldeston a dit notamment que pour diverses raisons comme la prorogation et les élections, il a malheureusement fallu préparer le dossier à toute vapeur, sans mener de réelles consultations. C'est ce qu'il a dit, si je me souviens bien.

Je crois que c'est un point important, mais ma question porte plutôt sur l'aspect le plus abject de cette loi, soit le pouvoir discrétionnaire sans limites du ministre. Ma question s'adresse à M. Hazell, mais les autres témoins peuvent faire des observations s'ils le veulent.

Je remarque que le processus juridique à l'étude est relié au fait qu'un changement à la réglementation n'est pas la même chose qu'un amendement à un projet de loi. Où s'arrête la capacité juridique d'un ministre quant à son pouvoir discrétionnaire? Comment peut-on conférer autant de pouvoir à un ministre en si peu de temps? Selon vous, est-ce en tous points légal?

M. Hazell : Je vais tenter de répondre. En ce qui a trait au pouvoir discrétionnaire du ministre des Transports en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables, il n'est pas le seul ministre à être habilité à prendre de pareils arrêtés. Aux termes de la Loi sur les pêches par exemple, le ministre des Pêches a des pouvoirs élargis pour prendre des arrêtés mettant fin à la pêche du saumon rouge dans telle ou telle zone de pêche, par exemple. Rien ne s'oppose à ce que les ministres soient habilités à prendre des arrêtés. Cependant, dans ce cas précis, je ne crois pas que ce soit justifié et que ce soit la bonne voie. Il n'y a pas de limite constitutionnelle à conférer un pareil pouvoir et il est bien sûr

write the Navigable Waters Protection Act in the way that it is written, and it is probably not unconstitutional to do that. I just think it is bad policy, and it is undemocratic.

Senator Spivak: My point is that by doing this, you are not amending but negating previous legislation. Never mind right, it does not even seem to me to be legal. I am sure that in many other countries you can just automatically do that, but here we have a body of law. I am probably one of the few people here who was present when the Canadian Environmental Assessment Act came into being under different governments, but mostly under Progressive Conservative governments.

The Chair: Do you have a question, senator?

Senator Spivak: Yes.

The Chair: Let us hear it, please.

Senator Spivak: Here is my next question.

Mr. Hazell: Could I respond?

Senator Spivak: You mentioned what the total amount might be in terms of the economic impact of recreational groups and so on and so forth. Do you know, once you count in Ducks Unlimited and the anglers and the fishers and all of those people, how many people would be impacted by this piece of legislation?

Mr. Morrison: The economic impact is a little harder to get at. Some of the associations that I asked for figures did not have them. As I think was alluded to, awareness of this issue is still relatively low in the Canadian public. The media really have not picked up on too much of it. In terms of the number of people that would be directly impacted, whether they know it or not today, if you look at paddlers, you are looking at easily over a million. That is just canoe and kayak. If you are looking at hunting and fishing, the Ontario Federation of Anglers and Hunters is 100,000 alone, and those are members. Look at Aboriginal people. The Assembly of First Nations has 1 million people. The Assembly of First Nations is on the record with the House of Commons committee that met in February, the joint committee, as saying, "We are affected, we have not been consulted and this is unacceptable." Look at environmental groups. I think rural landowners should be very concerned, and there are many associations there. People are still getting up to speed. It was a bit of a shock that this legislation came bundled together with the Budget Implementation Act in February.

Going back to the House of Commons committee that reported in June of 2008, they did promise further consultations. I think that committee was admitting that they had more work to do. It is possible that they had only heard from the industry side and they intended to hear from the other side, but that never happened. People were expecting to have a chance to be heard, and they have not had that. The level of awareness is pretty low.

possible de libeller la Loi sur la protection des eaux navigables comme elle l'est. Ce n'est probablement pas inconstitutionnel de le faire, mais je crois que c'est une mauvaise politique et qu'elle est antidémocratique.

Le sénateur Spivak : Ce que je veux dire, c'est que ce projet de loi ne modifie pas la loi existante; il la rend nulle. Qu'à cela ne tienne, le tout ne me semble pas être légal. Je suis certaine qu'il est possible de procéder ainsi dans beaucoup d'autres pays, mais au Canada, il faut respecter un ensemble de lois. Je suis probablement l'une des seules personnes ici qui était présente lorsque la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale a pris forme sous divers gouvernements, mais surtout sous un régime progressiste-conservateur.

Le président : Avez-vous une question, cher collègue?

Le sénateur Spivak : Oui.

Le président : Allez-y.

Le sénateur Spivak : Voici ma prochaine question.

M. Hazell : Puis-je y répondre?

Le sénateur Spivak : Vous avez indiqué l'incidence économique sur les organisations de loisirs et ainsi de suite. Savez-vous combien de personnes seront touchées par la loi, si l'on tient compte des groupes comme Canards Illimités Canada, ainsi que des pêcheurs et d'autres intervenants?

M. Morrison : Il est plus difficile de calculer l'incidence économique. Certaines des associations que j'ai consultées n'ont pas pu produire de chiffres. Comme on a pu comprendre, la majorité des Canadiens ne sont toujours pas au courant de la situation. Les médias n'en ont pas vraiment fait de cas. En ce qui concerne le nombre de personnes qui seraient directement touchées, qu'elles le sachent aujourd'hui ou non, les payeurs représentent facilement plus d'un million de personnes, et ce ne sont que les amateurs de canot et de kayak. Quant à la chasse et la pêche, la Fédération des pêcheurs et chasseurs de l'Ontario regroupe à elle seule 100 000 membres. Il y a ensuite les peuples autochtones. L'Assemblée des Premières Nations représente un million de personnes. D'ailleurs, celle-ci a déclaré publiquement devant un comité de la Chambre des communes en février qu'elle était concernée, qu'elle n'avait pas été consultée et que c'était inacceptable. S'ajoutent à cela les groupes environnementaux. Je crois que les propriétaires ruraux, qui sont d'ailleurs représentés par de nombreuses associations, devraient être très préoccupés. Les gens sont encore en train de prendre connaissance du dossier. Ils ont été étonnés que la loi soit modifiée par la Loi d'exécution du budget déposée en février.

Le comité de la Chambre des communes qui a déposé son rapport en juin 2008 s'était engagé à poursuivre ses consultations. Je crois que le comité reconnaissait qu'il y avait encore du pain sur la planche. Il se peut qu'il ait seulement sondé le secteur industriel et qu'il avait l'intention de consulter d'autres intervenants. Or, de telles consultations n'ont jamais eu lieu. Les parties intéressées attendent toujours la possibilité de se faire entendre. Les Canadiens ne sont tout simplement pas au courant du dossier.

I would be very comfortable in saying there are at least three to four million people, by my informal count, who could be directly affected by this legislation, if you include Aboriginals, environmentalists, paddlers, hunters and fishers, rural landowners, and so on. There is an organization called the Canadian Rivers Network. If you go to a website called Ispeakforcanadianrivers.ca, you will see a listing of dozens of organizations down the right-hand margin who are supporters of this network and its opposition to the NWPA amendments. It is a pretty considerable list, and it is still growing.

The Chair: Just for your information, we have witnesses coming from those various groups, so we will be hearing their position.

Senator Neufeld: Thank you for presenting. I appreciate that. I have spent enough time in government to know that we always talk about the big bridges and the little creeks and do not get down to what we should be as talking about, which is what do we need to do to actually make it available so you can canoe in a way that is not completely unfettered but also have some development for the services that people need. It is hard to get the sweet balance, and I appreciate that.

I need to make a couple of statements first. I thought Mr. Destin was pretty reasonable in what he said when he came to both the Finance Committee, because I participate in that, and this one. He told us that the act had been written in 1882 and was amended once with a small amendment in the 1960s. In 1882, some of the provinces were not even part of Canada yet. Do you think they had it right that long ago for what we are living with today? Is there room for a rational way to look at some of these things, not just because of the years, but to really think about it? We need to actually do some of this. Mr. Destin is on record saying that they actually worked on this for 20 years within the ministries. That encompassed a number of governments, so you can hardly say that is politically driven, but they were having difficulty. Would you agree with me that there needs to be some changes to the Navigable Waters Protection Act to recognize the world that we live in today?

Mr. Hazell: Yes. Definitely, the act needs amendment.

Mr. Morrison: I would also agree that it needs updating. It is a question of how that is done in an open, transparent and consultative way. We would be happy to meet with Department of Transport officials to discuss that.

Ms. Reid: I would have to agree with what the other witnesses here have said. It needs to be done openly and transparently, and there needs to be a balance between economy and the environment, to ensure that the environment is not on the losing end.

Leigh Edgar, Conservation Researcher, Canadian Wildlife Federation: I agree with that as well. The situation today is much different than it was in the 1800s when this was originally written. One thing that has certainly changed is the traffic and the number of projects. These little tiny projects taken together

À mon avis, il y a aisément au moins de trois à quatre millions de personnes qui seraient directement touchées par la loi, dont les Autochtones, écologistes, payeurs, chasseurs, pêcheurs, propriétaires ruraux, et ainsi de suite. Sur le site Ispeakforcanadianrivers.ca du réseau Canadian Rivers Network, on retrouve énumérées à la droite quelques douzaines d'organisations qui appuient le réseau et qui s'opposent aux modifications apportées à la LPEN. La liste est déjà longue et elle continue de grandir.

Le président : Sachez que nous entendrons bientôt des témoins de ces divers groupes et que nous aurons l'occasion de prendre connaissance de leur position.

Le sénateur Neufeld : Je vous remercie de vos exposés. J'œuvre au sein du gouvernement depuis suffisamment longtemps pour savoir que l'on parle toujours des grands ponts et des petits ruisseaux sans aborder les sujets essentiels, à savoir ce qu'il faut faire pour pouvoir circuler raisonnablement en canot, sans pour autant avoir une liberté totale, tout en permettant un certain développement afin d'offrir les services publics nécessaires. Il est difficile de trouver le juste équilibre, je le sais.

Je tiens d'abord à faire certaines déclarations. Je crois que M. Destin a été fort raisonnable dans ses propos, car je l'ai entendu ici et au Comité des finances, dont je suis également membre. Il nous a dit que la loi, adoptée en 1882, a été légèrement modifiée dans les années 1960. En 1882, certaines des provinces actuelles ne faisaient même pas partie du Canada. Pensez-vous que les législateurs de l'époque ont pu prévoir les conditions actuelles? Peut-on aborder le dossier de façon logique en tenant compte de toutes les facettes, y compris le contexte moderne? Il faut le faire, cependant. M. Destin a déclaré publiquement que son organisation avait travaillé à ce dossier avec les ministères pendant 20 ans. Cette période a vu de nombreux gouvernements; on ne peut donc pas parler de manœuvre politique. Son organisation a néanmoins connu des problèmes. Reconnaissez-vous qu'il faut apporter des changements à la Loi sur la protection des eaux navigables compte tenu du contexte moderne?

M. Hazell : Oui. La loi doit certainement être modifiée.

M. Morrison : Je suis d'accord. Il faut la mettre à jour, mais de façon ouverte et transparente dans un contexte de consultation. Nous serons heureux de rencontrer des représentants du ministère des Transports pour en discuter.

Mme Reid : Je suis d'accord avec les autres témoins. Les modifications devraient être apportées de façon ouverte et transparente et il faut trouver le juste équilibre entre l'économie et l'environnement afin que l'environnement ne soit pas le perdant.

Leigh Edgar, chercheur en conservation, Fédération canadienne de la faune : J'abonde dans le même sens. La situation actuelle ressemble en rien à celle du XIX^e siècle, lorsque la loi a été adoptée. Parmi les changements, il y a notamment le volume du trafic et le nom du projet. Tous ces petits projets réunis ne sont

cannot be forgotten. Balance is absolutely needed, but now is not the time to throw away the environmental safeguards that we have and that all Canadians benefit from.

Senator Neufeld: Exactly. I appreciate that. Somehow, we have to come to that. You and your various organizations, and I appreciate what you do, and the ministries and governments, whoever the government happens to be, have to come to some reasonable decision about how we move some of these things forward.

A remark was made that provincial environmental assessments are a dog's breakfast. I take a bit of umbrage at that, Mr. Hazell. I do not really think B.C.'s is a dog's breakfast. It is pretty bloody good. I live in B.C., I have lived in B.C. pretty well all my life, and I think British Columbians can make some pretty good decisions around their environment and actually do a pretty good job. I am not going to speak for any of the other provinces or territories because I am sure they can speak for themselves.

In fact, that was made a little bit more evident to me when you were asked whether anybody consulted with you folks over this from a federal level and the answer was no from all of you. I know in British Columbia we consult, we meet. As the previous Minister of Energy, I started the process of meeting with your groups on a yearly basis. Not everything 100 per cent, but we actually met with you and talked to you about issues in British Columbia.

I would say it is not a dog's breakfast. I would say it is probably a better system because I think it is important to get that input. To be honest, that is why I did it.

Mr. Morrison: If I may, senator, I think the CPAWS term was, we said that the act is variable in its application.

Mr. Hazell: That was kind of what I meant too.

Senator Neufeld: You would withdraw dog's breakfast, would you?

Mr. Hazell: No, I think I was within the strict confines of the phrase "dog's breakfast." The provincial environmental system processes vary enormously across the country so you never know what you will get from province to province. They are all different. There are many concerns with the British Columbia process and certainly colleagues at the West Coast Environmental Law Association or Ecojustice have noted them. I can share a briefing note that they provided to me that focused on B.C.'s system. There are some concerns with it. There are some good things too as well.

Senator Neufeld: We can sit here and argue for days about that.

Mr. Hazell: We could.

pas une quantité négligeable. Il faut absolument trouver un équilibre, mais ce n'est pas le moment d'éliminer toutes les mesures de protection environnementales actuelles dont bénéficient tous les Canadiens.

Le sénateur Neufeld : Tout à fait. Je vous comprends. C'est ce que nous devons viser. Vous-mêmes et vos diverses organisations, dont je reconnais le mérite du travail, ainsi que les ministères et gouvernements, quel qu'en soit la couleur, devez prendre des décisions raisonnables sur la façon de faire avancer le dossier.

Quelqu'un a dit que les évaluations environnementales provinciales, c'était du n'importe quoi. Je me formalise, monsieur Hazell. Je ne crois pas que les évaluations environnementales de la Colombie-Britannique soient du n'importe quoi. En fait, elles sont très bonnes. J'ai passé la plupart de ma vie dans cette province, j'y habite actuellement, et je crois que les résidents de cette province peuvent prendre de bonnes décisions concernant l'environnement et s'en tirent même plutôt bien. Je ne parlerai pas au nom des autres provinces ni des territoires, car je suis sûr qu'ils peuvent se défendre.

En fait, mon opinion a été confirmée lorsqu'on vous a demandé si vous aviez été consultés par le gouvernement fédéral. Vous avez tous répondu que non. Je sais qu'en Colombie-Britannique, nous tenons des rencontres et des consultations. Lorsque j'étais ministre de l'Énergie, j'ai instauré des rencontres annuelles avec des groupes comme le vôtre. Je ne dis pas que tout était parfait, mais nous rencontrions vos groupes et nous parlions de questions propres à la Colombie-Britannique.

Ce n'est donc pas du n'importe quoi. Je dirais même que le système est meilleur, car il prévoit des consultations qui s'avèrent importantes. À vrai dire, c'est la raison pour laquelle j'ai instauré des consultations.

M. Morrison : Pardon, monsieur le sénateur, mais la Société pour la nature et les parcs du Canada a dit que l'application de la loi variait.

M. Hazell : C'est plus ou moins ce que je voulais dire.

Le sénateur Neufeld : Vous retirez donc vos propos?

M. Hazell : Non, je crois que « n'importe quoi » exprime bien, stricto sensu, ce que je voulais dire. Le système d'évaluation environnementale provincial varie énormément selon les provinces et donne des résultats imprévisibles. Chaque province a un système différent. Il y a bon nombre de préoccupations concernant le processus de la Colombie-Britannique, préoccupations qui ont d'ailleurs été relevées par la West Coast Environmental Law Association et Ecojustice. Je peux vous fournir une copie d'une note d'information de ces groupes qui porte sur le système de la Colombie-Britannique. Il existe des préoccupations, mais le système comporte également de bons éléments.

Le sénateur Neufeld : On pourrait s'y perdre en palabres à ce sujet.

M. Hazell : Effectivement.

Senator Neufeld: I can get you all kinds of letters that say it works well. That is not what I am trying to do. I am trying to say in your response to your questions what I think are legitimate things. I actually do think British Columbia is pretty good. I am not a centralist. I do not think you have to come from Ottawa to actually develop things in British Columbia, or maybe for any other province. Maybe other provinces think differently, but I think there are some things that British Columbians are smart enough to do. You and I can agree to disagree on that, but so be it.

You used the example that hydro projects in British Columbia under 50 megawatts are exempt from environmental assessment, and I know that. I know that for a fact. However, they go through an extensive screening. They go through almost the same process. You know that as well as I do. There is a consultation process with Aboriginals and, if there are communities involved, with communities. That is the process we go through.

The Chair: Senator, I have to be even-handed around this table. I do not mind preambles to the questions — in Senator Milne's language, statements. There is a limit. You are not here as a witness. Every dog has its breakfast.

Senator Neufeld: I would love to be a witness right now.

The Chair: Try to keep the questions crisp and do your duty to your region.

Senator Neufeld: Okay. We have heard the other example of creeks that actually dry up for a good part of the year that can actually be classed as navigable water under the present act. Do you think it is fair that a minister should be able to exempt those from actually going through that process?

Mr. Morrison: To exempt what, dry creeks?

Senator Neufeld: To exempt them from being under the Navigable Water Protection Act, because there are examples on both ends of the spectrum.

Mr. Morrison: That is true.

Senator Neufeld: I know of examples like that myself. Would you agree with that?

Mr. Morrison: There is room for discussion. What I have not heard from the departmental officials, because they have not come and sat down and had discussions, is what their specific ideas would be, their specific criteria for defining these classes of water, and what constitutes navigable water and what is not a navigable water. Probably most people around this table now would agree that some kind of discussion on that issue should take place.

Senator Neufeld: I think that is envisioned in the next five years, as I remember.

Le sénateur Neufeld : Je pourrais vous fournir maintes lettres attestant le bon fonctionnement du système. Or, ce n'est pas mon intention. Je tente de répondre à votre question en indiquant les bons aspects. Je crois sincèrement que la Colombie-Britannique fait du beau travail. Je ne suis pas centraliste. Je ne crois pas qu'il incombe à Ottawa d'élaborer des projets pour la Colombie-Britannique ou une autre province. Il se peut que les autres provinces ne soient pas d'accord, mais j'estime que les résidents de la Colombie-Britannique sont suffisamment intelligents pour faire certaines choses. Vous n'êtes pas forcément du même avis. Soit.

Vous avez indiqué, à titre d'exemple, que les projets de construction hydroélectriques de moins de 50 mégawatts sont exemptés des évaluations environnementales en Colombie-Britannique. Je le sais pertinemment. Cependant, de tels projets font l'objet d'un examen approfondi qui se rapproche d'une évaluation. Vous le savez aussi bien que moi. On consulte les Autochtones et les collectivités concernées, s'il y a lieu. C'est le processus que nous suivons.

Le président : Sénateur, je dois veiller à l'application uniforme des règles. Je ne m'oppose pas aux préambules qui précèdent les questions, soit les déclarations, pour reprendre l'expression du sénateur Milne. Cependant, il y a des limites. Vous n'êtes pas ici en qualité de témoin. Chacun son tour.

Le sénateur Neufeld : Je voudrais tant être témoin en ce moment.

Le président : Soyez succinct et faites honneur à votre région.

Le sénateur Neufeld : D'accord. On nous a donné comme exemple des ruisseaux qui s'assèchent pendant une bonne partie de l'année mais que l'on peut néanmoins classer comme eau navigable en vertu de la loi actuelle. Croyez-vous qu'un ministre devrait être habilité à les exempter du processus?

M. Morrison : Vous voulez dire exempter des ruisseaux asséchés?

Le sénateur Neufeld : On pourrait les exempter de la Loi sur la protection des eaux navigables. Il ya des exemples de cas extrêmes dans les deux sens.

M. Morrison : C'est vrai.

Le sénateur Neufeld : Moi-même, je suis au courant de quelques exemples. Seriez-vous d'accord?

M. Morrison : On pourrait en discuter. Ce que j'ignore, car les représentants du ministère ne sont pas venus pour en parler avec nous, c'est leur avis quant aux critères spécifiques qui définiraient ces classes d'eaux, c'est-à-dire comment on définit une eau navigable. Je crois que la plupart d'entre nous seraient d'accord pour dire qu'il faut en discuter.

Le sénateur Neufeld : Je crois que de telles discussions sont envisagées dans cinq ans, si ma mémoire est bonne.

Mr. Morrison: I would suggest that it should take place now, rather than waiting five years to see what happens with the minister's sole discretion to define.

Senator Neufeld: Through that time frame, some of that discussion will take place.

Mr. Morrison: That could be.

Senator Neufeld: It is not a magic five years from now. That discussion will move forward, as I understand Mr. Osbaldeston.

Senator Lang: To just follow up on the previous questioner, I similarly come from an area that is quite far from Ottawa. We do actually believe that we can handle most of our affairs quite capably ourselves in many instances. With all due respect to the federal government and recognizing they do have some authority. I should also put on the record we do have a federal-provincial environmental process that has been put into place in the last number of years. To all intents and purposes, it is working quite well. Therefore you do not get this duplication that we have seen over the last number of years; probably over the last 20 years.

Where I come from is trying to find that balance between our environmental responsibilities and common sense, because I think everybody around this table has heard the various stories where it has gone so far the other way that you can almost not get anything done, or if you do it is very costly and expensive to the point that possibly you could not go ahead and make those changes, whatever they might be.

I want to put that on the record from my perspective. I do have one question. You are very critical of the act and probably with some legitimacy. At the same time, you have not mentioned anything about the act that might be better than what it was before, as far as I can make out. The one area that has been changed dramatically is the area of fines.

The only area in the past act that could be utilized is the question for a penalty with a fine of \$5,000. If I recall correctly, we were given a circumstance where a guy asked what the penalty was, wrote the cheque for \$5,000 and then carried on with the project. The way the old law stood was really not valid if one took it section by section.

My question is: are you satisfied with the new penalty section of the act which, to my understanding, has increased it to \$50,000 per incident per day?

Mr. Morrison: I am not in the dam construction business, senator, but \$50,000 a day would get my attention. I have no expertise in this area, but I think that is likely an improvement.

The Chair: I believe you are talking in terms of deterrence, right?

Senator Lang: That is correct, yes.

Are you satisfied with that as a move in the right direction as far as the deterrence?

M. Morrison : À mon avis, de telles discussions devraient avoir lieu maintenant, plutôt que d'attendre cinq ans pour voir l'usage que fera le ministre de sa discrétion.

Le sénateur Neufeld : Certaines discussions auront lieu pendant cette période.

M. Morrison : C'est possible.

Le sénateur Neufeld : Ce n'est pas un délai de cinq ans mythique. Les discussions vont se poursuivre, si j'ai bien compris M. Osbaldeston.

Le sénateur Lang : Tout comme mon collègue, moi aussi, je viens d'une région qui est loin d'Ottawa. Nous croyons que dans bien des cas, nous sommes tout à fait en mesure de nous occuper de ce qui nous concerne. Nous devons un certain respect au gouvernement fédéral et nous reconnaissons qu'il a une certaine autorité, mais j'aimerais dire publiquement que nous disposons d'un processus d'évaluation environnemental fédéral-provincial depuis quelques années déjà. Dans l'ensemble, il fonctionne très bien. Il n'y a donc pas les redondances que nous avons observées au cours des 20 dernières années.

Je cherche à trouver l'équilibre entre nos responsabilités environnementales et le gros bon sens. Je crois que nous avons tous entendu parler de cas où on est allé trop loin dans un sens et il devient presque impossible de faire quoi que ce soit, ou alors cela coûte tellement cher qu'il est impossible d'apporter des changements, quelle qu'en soit la nature.

Je voulais que l'on sache mon point de vue. J'ai une question. Vous vous montrez très critique à l'égard de la loi, sans doute pour de bonnes raisons. Cependant, vous n'avez fait aucune mention d'éventuelles améliorations apportées à la loi. On a notamment modifié en profondeur le régime des amendes.

La seule disposition de l'ancienne loi qui pouvait être invoquée était celle qui prévoyait une amende de 5 000 \$. Si ma mémoire est bonne, on nous a donné l'exemple d'un monsieur qui a demandé quelle était la pénalité, a fait un chèque d'un montant de 5 000 \$ et a continué ses travaux de construction. Les dispositions de l'ancienne loi, prises une à une, n'étaient pas vraiment utiles.

Ma question est la suivante : êtes-vous satisfaits des nouvelles dispositions de la loi prévoyant des pénalités qui, si j'ai bien compris, sont maintenant passées à 50 000 \$ par incident par jour?

M. Morrison : Monsieur le sénateur, je ne suis pas constructeur de barrages, mais je serais sensible à une amende de 50 000 \$ par jour. Je ne suis point expert dans le domaine, mais c'est certainement une amélioration.

Le président : Vous parlez là de dissuasion, n'est-ce pas?

Le sénateur Lang : Oui.

Pensez-vous que les nouvelles dispositions sont utiles à titre dissuasif?

Mr. Morrison: There has been much to criticize in this legislation but I have not heard anyone criticize that aspect of it.

Senator Lang: The other area that I would like to fall upon is the question of consultation. We talked about apparently a year ago there was a parliamentary committee and various organizations appeared before it and other organizations made submissions. Were you aware that those hearings were taking place? If you were, why did you not make a submission if you felt that it was important that you do so?

Mr. Morrison: We were aware that the hearings were going on. We expected or hoped to be called. As I said previously, we took it to be a first round of hearings and consultations. The June 2008 report of the committee specifically stated that there would be further consultations. I have been told that some organizations did apply to be witnesses but they were not heard.

There were organizations that made written submissions but they were not heard as witnesses. As I said previously, I think there is a big difference between sending in a piece of paper that may or may not be read and having the opportunity, such as we are having here today, to talk with you or to talk with departmental officials over a period of weeks and months. That is what we would be looking for.

I cannot specifically tell you whether the Canadian Parks and Wilderness Society asked to be heard at that point. I just know that we were not.

Ms. Reid: I was not involved in this issue until after that fact.

Ms. Edgar: I was on maternity leave.

Senator Lang: You were obviously busy.

Mr. Morrison: I was finishing my paddling trip across Canada at the time.

Senator Lang: In deep water, I trust?

Mr. Morrison: You would be surprised at how many shallow, narrow, twisting and obstructed waterways there are that join the major waterways. I was following the main line fur trade route not only from Montreal but also from the Gulf of St. Lawrence, all the way to Inuvik. I have paddled in Yukon, as well.

The Chair: You can drown in four inches of water.

Senator Milne: May I start with a statement?

The Chair: Well, a preamble. You are pretty good at it. You do not abuse it as much as some do.

Senator Milne: The problem is, of course, that this bill is now law. We are faced with the situation that you have all outlined here today. I want to thank you for some of these positive suggestions that you have made that we can look at and discuss putting into our report. I want to ask you something because I do not know if it is funny or if it is sad that we are talking about the Navigable Waters Protection Act and there is no definition of "navigable waters" contained in it. If you cannot define it, then

M. Morrison : La loi est certes boiteuse, mais je n'ai entendu personne critiquer ces dispositions.

Le sénateur Lang : J'aimerais également vous parler des consultations. Il paraît qu'un comité parlementaire a tenu des audiences il y a environ un an. Diverses organisations ont comparu ou ont soumis des mémoires. Saviez-vous que ces audiences avaient lieu? Dans l'affirmative, pourquoi n'avez-vous pas soumis un mémoire si vous teniez tant à la question?

M. Morrison : Nous savions effectivement que les audiences avaient lieu. Nous nous attendions à être convoqués, du moins, nous l'espérions. Comme je l'ai dit auparavant, nous croyions qu'il s'agissait d'une première série d'audiences et de consultations. Dans le rapport déposé en juin 2008 par le comité, il était précisé qu'il y aurait d'autres consultations. J'ai également entendu que certaines organisations ont demandé de témoigner mais ont été refusées.

Certaines organisations ont effectivement soumis des mémoires, mais n'ont pas comparu à titre de témoins. Comme je l'ai déjà dit, je crois qu'il y a une différence énorme entre envoyer un bout de papier qui pourrait être lu et avoir la possibilité, comme nous en jouissons aujourd'hui, de vous parler ou de discuter avec des représentants ministériels sur une période de quelques semaines ou de quelques mois. C'est ce que nous recherchons.

Je ne suis pas en mesure de vous dire si la Société pour la nature et les parcs du Canada a demandé de comparaître à l'époque. Je sais cependant que nous n'avons pas comparu.

Mme Reid : J'ai été chargée du dossier après la période en question.

Mme Edgar : J'étais en congé de maternité.

Le sénateur Lang : Vous étiez certainement bien occupée.

M. Morrison : J'étais rendu à la dernière étape de mon voyage en canot. J'ai traversé tout le Canada.

Le sénateur Lang : Dans des eaux profondes, j'espère bien?

M. Morrison : Vous seriez étonné de constater le nombre de voies navigables qui sont étroites, peu profondes, obstruées et tortueuses. J'ai suivi la route principale de la traite des fourrures en partance non pas de Montréal, mais du golfe du Saint-Laurent, jusqu'à Inuvik. J'ai également payé au Yukon.

Le président : On peut se noyer dans quatre pouces d'eau.

Le sénateur Milne : Puis-je commencer par une déclaration?

Le président : Commencez plutôt par un préambule. Vous vous débrouillez fort bien. Vous n'en abusez pas autant que d'autres.

Le sénateur Milne : Ce qui est problématique, c'est que le projet de loi a été adopté. Nous sommes confrontés à la situation que vous avez décrite aujourd'hui. J'aimerais vous remercier de certaines des suggestions positives que vous avez avancées. Nous pourrions les étudier et éventuellement les incorporer à notre rapport. J'aimerais vous poser une question : je ne sais pas si c'est de l'ordre de la tragédie ou de la comédie, mais dans la Loi sur la protection des eaux navigables, il n'y a pas de définition

why is it in the title? That is the first question. Second, perhaps I can ask all of you to try to define “navigable waters” for us. If you cannot do it off the top of your head tonight, then write it down and send it to us.

The Chair: I would rule that to be a fair question and an interesting one, if the witnesses feel they can deal with it. You do not have to go home and do homework if you do not want to, but it might be helpful to us, given, Mr. Morrison, your practical experience, to say nothing of your general expertise.

Mr. Morrison: I certainly would be happy to make an attempt to do that. I am one of those people that says something and think about what they should have said five minutes later. I would be happy to take it away and work on it and come back to you.

The Chair: What about Mr. Hazell?

Mr. Hazell: I would not attempt a definition. This is a vexing issue. It is not for lack of trying, I think, that the officials did not come up with one. I am not saying that this is an easy issue. We are unhappy with the approach that they have taken in defining classes of works and classes of waters.

We could definitely take a look at it and see if we could come up with something that works. It is a very practical issue. Mr. Morrison hit on one important thing: if we cannot get a good definition, we need a set of criteria to guide the discretion of the minister and of the Governor-in-Council, although the latter bit is harder.

If you had some solid criteria in the legislation, then there would be some benchmark at which a judge in the future could say: “How could you say that bridge was a minor work when all of these criteria in the legislation point in exactly the opposite direction? Tell me that, Mr. Attorney General.” That would be another way of coming at it rather than just giving the Governor-in-Council the authority to decide what works are minor works and which are not.

The Chair: Senator Lang, did you have a supplementary on the same subject? Senator Milne has the floor, but if you have something arising from this, I am sure she will allow it.

Senator Lang: No; go ahead.

Senator Milne: I have a short follow-up, Mr. Hazell. If you cannot define “navigable,” can you define “non-navigable?” Is that easier?

Mr. Hazell: I would not want to try that, either. In some cases it is easier to define the negative, though. That is a drafter’s device that is often used.

Senator Milne: Ms. Reid?

d’« eaux navigables ». Pourquoi le titre de la loi comporte ce terme alors qu’il n’est pas défini? C’est ma première question. Deuxièmement, je vous demanderais tous d’essayer de définir « eaux navigables ». Si vous n’arrivez pas à le faire maintenant sur-le-champ, couchez une définition sur papier et envoyez-la nous.

Le président : J’estime que c’est une question juste et intéressante, à condition que les témoins y soient disposés. Vous n’êtes pas obligés de rentrer chez vous et de faire des devoirs, mais cela nous serait utile vu l’expérience pratique et l’expertise de M. Morrison, notamment.

M. Morrison : Je serais ravi d’essayer. Je suis du genre à parler et à réfléchir après coup à ce que j’aurais dû dire. Je le ferais avec plaisir.

Le président : Et vous, monsieur Hazell?

M. Hazell : Je n’oserais proposer une définition. C’est d’ailleurs une question vexatoire. Ce n’est pas faute d’efforts que les législateurs n’ont pas pu en proposer. Je reconnais la difficulté de la question. Nous sommes insatisfaits de l’approche retenue pour ce qui est de la définition des classes d’ouvrages et d’eaux.

Nous pouvons certainement nous pencher sur une définition pour voir si nous arrivons à quelque chose qui se tienne. C’est une question qui comporte des aspects pratiques. M. Morrison a soulevé un point important : si nous n’arrivons pas à une bonne définition, il nous faudra alors un ensemble de critères qui guideront les pouvoirs discrétionnaires du ministre et du gouverneur en conseil, quoi que pour ce dernier, les choses se corsent un peu.

Si la loi comportait des critères concrets, les juges pourraient y faire référence et dire, par exemple : « Comment pouvez-vous dire que ce pont était un ouvrage mineur lorsque tous les critères énoncés dans la loi indiquent le contraire? Je vous écoute, monsieur le procureur. » Ce serait une autre approche, plutôt que d’accorder au gouverneur en conseil l’autorité de décider quels ouvrages sont mineurs et lesquels ne le sont pas.

Le président : Honorable sénateur Lang, voulez-vous poser une question supplémentaire sur le même sujet? Le sénateur Milne a la parole, mais si vous avez une question à poser, je suis sûr qu’elle vous permettra de le faire.

Le sénateur Lang : Non, continuez.

Le sénateur Milne : Monsieur Hazell, j’ai une autre petite question à vous poser. Si l’on n’arrive pas à définir le terme « navigable », peut-on le faire pour « non navigable »? Est-ce plus facile?

M. Hazell : Je ne voudrais pas me mouiller. Cependant, dans certains cas il est effectivement plus facile de définir par exclusion. C’est une technique dont se servent souvent les légistes.

Le sénateur Milne : Et vous, madame Reid?

Ms. Reid: Again, that is something that I do not think I am able to comment on right now. I mirror Mr. Hazell's comments very much in that it does need to be looked at more in depth.

The Chair: You have a supplementary, Senator Lang?

Senator Lang: Thank you, Mr. Chair. When we talk about classification of waters, either we are not in a position or you feel we are not in a position to classify waters. However, we classify waters, from the point of view of a canoeist, from class 1 to class 5 from the point of view of danger.

Mr. Morrison: That is correct.

Senator Lang: Why would not we be able to classify waterways from the point of view of what one could do with a small bridge versus a major construction?

Mr. Morrison: It is a bit of a leap. It is going from A to C to talk about bridges and construction. If you wanted to talk about a definition of navigability, which, I understand, is the first step in the process, I am sure we are all aware that conditions change radically over the course of seasons and with respect to rainfall, and so on. What could be easily navigable today, in September or in October would not be navigable. I do appreciate the difficulties that the civil servants have in coming to terms with issues like that, but come to terms with it they should in some way.

This is a difficult question, but I do not think I can comment any further on your question.

Mr. Hazell: I had a quick comment. I think there is a difference between classifying rivers in terms of difficulty in terms of paddling, like class 1, class 2, class 3, class 4, and so on, and classifying in terms of whether or not they are minor or major. The latter set have legal consequences attached to them. A permit is or is not required; an environmental assessment is or is not required. If we are talking about a paddler going down a river, is it a class 3 or a class 4 river? I thought the point Mr. Morrison was going to make is that a river can be a class 4 in the spring, a class 3 in the midsummer and a class 2 in the fall. Within a season, it is highly variable. As a paddler, you have to understand that maybe they are calling it class 3, but if it is the middle of May, it might be a bit tougher.

Mr. Morrison: I would certainly agree with that. The onus is always on the paddler to assess the situation when they arrive at that rapid because it is variable. I would argue that the onus is on the government to assess rivers in different conditions because navigability changes with those conditions.

Senator Lang: I want to follow up on that. At least in our part of the world — and I believe it is probably throughout Canada —

The Chair: Your part of the world being?

Senator Lang: The Yukon.

Mme Reid : Là encore, je n'oserais me prononcer sur cette question en ce moment. J'abonde cependant dans le même sens que M. Hazell, c'est-à-dire qu'il faut approfondir la question.

Le président : Avez-vous une question supplémentaire, honorable sénateur Lang?

Le sénateur Lang : Merci, monsieur le président. Nous ne sommes pas en mesure d'établir les classes d'eaux, ou alors vous êtes d'avis que nous ne sommes pas en mesure de le faire. Cependant, les canoéistes fixent des classes d'eaux, allant de 1 à 5, à partir du danger.

M. Morrison : Oui.

Le sénateur Lang : Ne pourrait-on pas établir des classes d'eaux navigables en ayant comme références les petits ponts et les grands ouvrages?

M. Morrison : C'est poussé. Le lien avec les ponts et les ouvrages n'est pas évident. Si l'on souhaite établir une définition de la navigabilité qui, si j'ai bien compris, est la première étape du processus, il faut savoir, entre autres, que les conditions changent radicalement au fil des saisons et selon les précipitations. Une voie facilement navigable aujourd'hui ne l'est pas forcément en septembre ou en octobre. Je reconnais la difficulté de la tâche pour les fonctionnaires, mais il faut qu'ils en arrivent à bout d'une façon ou d'une autre.

C'est une question difficile, mais je ne crois pas pouvoir élaborer davantage.

M. Hazell : J'ai un bref commentaire. Je crois qu'il y a une différence entre la classification d'une rivière basée sur le niveau de difficulté qu'elle représente pour un pagayeur, comme classe I, classe II, classe III, classe IV, et ainsi de suite, et la classification qui établirait s'il s'agit d'un cours d'eau principal. Dans le deuxième cas, la classification a des conséquences d'ordre juridique : il faut peut-être un permis, ou une évaluation environnementale. Un pagayeur qui descend une rivière doit se demander s'il s'agit d'une classe III ou d'une classe IV. Je croyais que M. Morrison présenterait l'argument qu'une rivière de classe IV au printemps peut devenir une classe III à l'été et une classe II à l'automne. La classification risque de varier beaucoup au cours d'une saison. Le pagayeur doit comprendre que même si la rivière est désignée classe III, s'il est là à la mi-mai, il se peut qu'elle soit plus difficile.

M. Morrison : Je suis certainement d'accord. Il incombe toujours au pagayeur d'évaluer la situation lorsqu'il arrive aux rapides parce que les conditions varient. Je dirais qu'il incombe au gouvernement d'évaluer les rivières dans différentes conditions parce que la navigabilité varie selon elles.

Le sénateur Lang : J'aimerais poursuivre sur le même sujet. Dans notre partie du monde, du moins — et j'imagine que c'est le cas partout au Canada...

Le président : Votre partie du monde étant?

Le sénateur Lang : Le Yukon.

I refer to the area of the federal government's responsibility and water resources. We now have a very good bank of information that allows us to know, over a period of time, what kind of water goes down a waterway on average. In my judgment — and, I would like to hear from the witnesses — that would help us to classify certain waterways, if that is the route we were going to go. I do not see any other route that we can go. I have not heard an alternative.

Mr. Morrison: That is an excellent point. You could look at the volume of water. Normally these days that is expressed in cubic metres per second. I will give you an example in your home territory, the Snake River, which I have paddled. It is a considerable volume river. It attracts tourists from all over the world, not just cheap Canadian tourists from Ottawa but people from Germany. I am quite serious. I was astounded that a full plane, a direct flight from Frankfurt, Germany, arrives in Whitehorse every week — at least it did when I went up there — with tourists that do pay a lot of money. Eco tourism is very important in the far North. These tourists are looking for pristine environments. That is what attracts them. The Snake River is such a pristine, wilderness river. It has fairly large volume and it is fairly tricky to paddle, but that river does braid. It splits into many, many small, bouldery channels. In those small, bouldery channels, sometimes you are down to two, three, four, five, six inches of water. If you have a fully loaded boat, you might have to step out of that canoe for 15 seconds or 30 seconds to lift it over a little gravel bar. That happens a lot. Therefore, would you want to see the Snake River — or that part of the Snake River — classified as non-navigable and to put a bridge through there as a result? I do not think so.

Again, that just illustrates the difficulty of coming to a definition of “navigable” and “non-navigable.” I do not think this is an “angels dancing on the head of a pin” issue. It is not rocket science; it can be addressed, but I think it will take environmentalists, paddling groups, user groups, Aboriginal people and the Department of Transport sitting down together to come up with a definition.

Thank you for the question. The Snake River is a perfect example of the dilemma.

Senator Lang: I, too, have been on the Snake River. I have never paddled it but I have been to the bottom end of it a number of times.

I am simply pointing out to the committee and to the witnesses that a balance must be found because, the way it is now, there are obviously significant problems. My colleague pointed out the legislation dates back to the 1880s, with one amendment. That does not meet what we are facing today.

Senator McCoy: For the record —

The Chair: Is this a point of order?

Je veux parler de la responsabilité du gouvernement fédéral et des ressources en eau. Nous possédons maintenant une très bonne banque de renseignements qui nous permet de connaître, au bout d'un certain temps, le flot moyen d'une voie navigable. Selon moi — et j'aimerais savoir ce que les témoins en pensent —, ces données nous aideraient à classer certaines voies navigables, si c'est la méthode que nous choisissons d'adopter. En fait, je ne vois pas quelle autre méthode nous pourrions choisir; aucune autre option n'a été présentée.

M. Morrison : Vous soulevez un excellent point. On pourrait se baser sur le volume de l'eau. De nos jours, normalement, le volume est exprimé en mètres cubes par seconde. Je vais vous donner un exemple tiré de votre territoire, la rivière Snake, sur laquelle j'ai navigué à la pagaie. C'est une rivière d'un volume important. Elle attire des touristes de partout dans le monde, pas seulement des gens d'Ottawa qui veulent se payer des vacances pas chères, mais aussi des Allemands. Je suis très sérieux. J'ai été très surpris de découvrir qu'un avion complet, un vol direct de Francfort, en Allemagne, rempli de touristes qui dépensent beaucoup d'argent, atterrit à Whitehorse chaque semaine — du moins c'était le cas quand j'y suis allé. L'écotourisme est très important dans le Grand Nord. Ces touristes sont à la recherche d'espaces intouchés; c'est ce qui les attire. La rivière Snake est tout à fait intouchée et sauvage. Elle a un assez grand volume et elle offre assez de défis au payeur, mais c'est une rivière anastomosée. Elle se sépare en de très nombreux petits chenaux remplis de rochers. Parfois, ces petits chenaux ne contiennent que deux, trois, quatre, cinq ou six pouces d'eau. Avec une embarcation pleine, il faut parfois débarquer pendant une quinzaine ou une trentaine de secondes afin de passer un petit banc de gravier. C'est fréquent. Est-ce que vous voudriez donc que la rivière Snake — ou une de ses parties — soit classée comme non navigable et, par conséquent, qu'on y construise un pont? Je ne crois pas.

Encore une fois, cet exemple illustre simplement à quel point il est difficile d'établir une définition pour les termes « navigable » et « non navigable ». Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une question sans réponse ou quasi impossible à résoudre, mais je pense qu'il va falloir réunir des écologistes, des groupes de payeurs, des groupes d'utilisateurs, des Autochtones et des représentants du ministère des Transports pour mettre au point une définition.

Merci de votre question. La rivière Snake exemplifie parfaitement le dilemme.

Le sénateur Lang : Moi aussi, j'ai navigué sur la rivière Snake. Je ne l'ai jamais fait à la pagaie, mais je me suis rendue au bout à quelques reprises.

Je veux simplement faire remarquer aux membres du comité et aux témoins qu'il faut trouver un équilibre parce qu'il est évident qu'il y a en ce moment des problèmes majeurs. Mon collègue a souligné que la loi date des années 1880, avec une modification, ce qui ne répond pas à la situation actuelle.

Le sénateur McCoy : J'aimerais préciser...

Le président : Faites-vous un rappel au Règlement?

Senator McCoy: It is. The legislation has not been amended since whenever you say with one amendment. If one reads the act and looks at the annotations, it was last amended in 2004. Prior to that, it was amended in 1998. Prior to that, it was reprinted I do not know how many times. I just want to stop these few repetitions of what is inaccurate information from a legal standpoint. That is my point of order, Mr. Chair.

The Chair: Thank you very much Senator McCoy. We will have to determine that because we have been told it was legislation from 1882 and only once amended. Whatever it is, is Senator Spivak, do you have a point of order, as well?

Senator Spivak: It is not a point of order but a supplementary. It seems to me that the issue of navigable and non-navigable is not important here because it is what the minister says it is.

Do you get any idea that there will be criteria? It is for the purpose of not impeding economic development; that is the whole rationale, as stated. Do you have any thoughts as to whether you think that there will be other criteria?

Mr. Morrison: I have an impression from Mr. Osbaldeston's statements that he has been attempting to come up with a definition of navigability. In the department at least, there is a desire to come up with a definition of navigability.

I am assuming that they are in close contact with the minister's office and are in the know regarding what the minister's intentions are on this. Therefore, I am assuming and hoping they will come up with some criteria.

However, the key question, as I think you are pointing out, is whether having a definition of navigability will materially affect whether environmental assessments are done here.

Senator Spivak: Exactly. It seems to me that, even if something is navigable, if they feel that because of stimulus or economic ability something has to go there, it will go there, because the minister will decide that.

Senator Brown: Environmentally, how far do we go?

I want to explain the reasons why I am asking that question. First, I believe in environmentalists. I do not think we would have national parks in Canada or the United States without someone who could have been labelled an environmentalist. I do not think we did right by the Canadian fishery by not having strong enough environmentalists to keep us from literally destroying one of the bounties of the Canadian shores in many provinces, including British Columbia and all of Atlantic Canada.

We have had some really bad results due to environmentalism, also. We now have very close to a plague of Canada geese taking over parks and golf courses. They are becoming a menace to air flights in a lot of cities. That is an example of going too far.

Le sénateur McCoy : Oui. C'est faux qu'une seule modification a été apportée à la loi depuis la date que vous mentionnez. Si vous lisez la loi et vous regardez les annotations, vous verrez que la dernière modification a été apportée en 2004. Avant 2004, la loi avait été modifiée en 1998, et avant 1998, elle avait été réimprimée je ne sais pas combien de fois. Je voulais simplement qu'on arrête de répéter ces renseignements inexacts du point de vue juridique. Voilà mon rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président : Merci beaucoup, sénateur McCoy. Nous allons devoir déterminer ce qu'il en est parce qu'on nous a dit que la loi datait de 1882 et qu'elle avait seulement été modifiée une fois. Peu importe. Sénateur Spivak, avez-vous aussi un rappel au Règlement?

Le sénateur Spivak : Ce n'est pas un rappel au Règlement, mais c'est une question complémentaire. Il me semble que la question de navigable et non navigable est sans importance puisque, ultimement, c'est le ministre qui décide.

Y a-t-il quoi que ce soit qui vous porte à croire que des critères seront établis? L'objectif est de ne pas entraver le développement économique; c'est tout ce qu'on a donné comme raison. Pensez-vous qu'il y aura d'autres critères?

M. Morrison : Les propos de M. Osbaldeston me portent à croire qu'il essaie d'établir une définition du terme « navigabilité ». Les gens du ministère, du moins, souhaitent établir une définition.

Je présume qu'ils travaillent de près avec le cabinet du ministre et qu'ils sont au courant de ses intentions à ce sujet. Je présume donc et j'espère qu'ils établiront certains critères.

Toutefois, la question clé, comme je crois que vous le soulignez, est de savoir si le fait d'avoir une définition de la navigabilité influera beaucoup sur la réalisation d'évaluations environnementales.

Le sénateur Spivak : Exactement. J'ai l'impression que même si une voie est dite navigable, s'ils sentent qu'une structure doit y être mise pour des raisons économiques, elle y sera mise parce que le ministre en décidera ainsi.

Le sénateur Brown : Jusqu'où voulons-nous aller sur le plan écologique?

J'aimerais expliquer pourquoi je pose la question. D'abord, je crois aux écologistes. Sans les écologistes, je ne pense pas qu'il y aurait de parcs nationaux au Canada ou aux États-Unis. Je crois que le secteur canadien de la pêche souffre du fait qu'il n'y a pas eu d'écologistes assez forts pour nous empêcher de détruire littéralement une des richesses que nous offraient les côtes canadiennes dans plusieurs provinces, notamment la Colombie-Britannique et tout le Canada atlantique.

Mais l'écologisme peut aussi donner de très mauvais résultats. Les bernaches du Canada envahissent nos parcs et nos terrains de golf. Elles menacent les vols d'avion dans de nombreuses villes. Voilà un exemple de cas où nous sommes allés trop loin.

In the United States, for a period of almost a generation, they prevented any new power plants being built, things like Hoover Dam or Grand Coulee Dam, and some of the excuses were laughable. They did not want to dam up some of the valleys because they were the habitat of spotted owls. It was not until a few years ago they discovered that spotted owls are very “friendly” with other owls and, when they breed with different owl species, they lose their spots.

Then we have had problems with seal hunting and attempts to close those and the impacts they had on the Native peoples in the North. Then, in Alberta, we had a real strong desire to preserve the wolves and we got so many now that we decided we would give some to Montana because they did not have any. That created quite a lot of flak from Montana because ranchers were losing a lot of calves.

We have examples on both sides of the issue. Where do we go with this? I know a number of years ago, the Alberta government declared all moving water navigable — not only navigable but they declared it the property of the Alberta government.

I know that because I was a consultant on land zoning and subdivision and I had a client who had put in a bunch of culverts and some things. Suddenly, they told him the culverts they put in 40 years ago were not good any more, even though this was just a drainage ditch that only drained when the irrigation season was over. It drained a small dam. Also, they did so when there was a high degree of rainfall.

The Chair: You are getting to your question, are you not?

Senator Brown: I have already asked the question. How far do we go, environmentally? I think it is very dangerous to go too far. We need to trust the governments in the provinces and the people in the provinces.

I fear and worry about a national agency. I worry about national agencies because they become huge, they cost huge amounts of money and I am not so sure that they do the job, as Senators Neufeld and Lang have already said.

Mr. Hazell: I could not disagree more. There is a very broad — I would not say a universal — opinion from all credible scientists dealing with climate issues and greenhouse gas emissions and all credible scientists dealing with biodiversity issues that, as a human species, we are destroying the life-giving properties of the planet much faster than she can replace them. We are eating into the natural capital of the planet at an incredible rate.

Therefore, when you say “environmentalism goes too far,” it is not the environmentalists who are saying these things. It is the scientists working on these issues who are saying, “We have a huge problem as a species. We cannot go on doing what we are doing — burning more greenhouse gas emissions.” The

Aux États-Unis, pendant presque toute une génération, on a empêché la construction de nouvelles centrales électriques comme les barrages Hoover et Grand Coulee, et les raisons données étaient parfois risibles. On ne voulait pas construire de barrages dans certaines vallées parce qu’on disait que c’était l’habitat des chouettes tachetées. Puis, il y a quelques années à peine, on a découvert que les chouettes tachetées « s’entendent » très bien avec les autres chouettes, et qu’elles perdent leurs taches lorsqu’elles se reproduisent avec d’autres espèces.

Ensuite, nous avons éprouvé des difficultés en raison de la chasse aux phoques; nous avons tenté de l’arrêter, ce qui a eu des répercussions sur les peuples autochtones du Nord. Puis, en Alberta, on a été frappé d’un ardent désir de conserver les loups, et maintenant, il y a en a tellement qu’on a décidé d’en donner au Montana parce qu’eux n’en ont pas, ce qui n’a pas plu aux éleveurs, qui ont perdu beaucoup de veaux.

Nous avons des exemples pour illustrer les deux côtés. Que tirer de tout cela? Je sais qu’il y a quelques années, le gouvernement de l’Alberta a déclaré que toute voie d’eau en mouvement était navigable — non seulement qu’elle était navigable, mais aussi qu’elle lui appartenait.

Je suis au courant parce qu’à l’époque, j’étais consultant en zonage des terres et en lotissement, et un de mes clients avait construit plein de caniveaux et d’autres structures. Tout d’un coup, il s’est fait dire que les caniveaux qu’il avait construits il y a 40 ans n’étaient plus adéquats, même s’il s’agissait juste d’un fossé de drainage qui servait seulement à la fin de la campagne d’arrosage. Il drainait un petit barrage. Les caniveaux servaient aussi quand il tombait beaucoup de pluie.

Le président : Vous en venez à votre question, n’est-ce pas?

Le sénateur Brown : J’ai déjà posé ma question : jusqu’où voulons-nous aller sur le plan écologique? Je crois que c’est très dangereux d’aller trop loin. Nous devons faire confiance aux gouvernements provinciaux et aux habitants des provinces.

Je suis très préoccupé par la création d’une agence nationale. Les agences nationales me préoccupent parce qu’elles deviennent très grandes, elles coûtent très cher, et je ne suis pas convaincu qu’elles fonctionnent, comme les sénateurs Neufeld et Lang l’ont déjà dit.

M. Hazell : Je suis tout à fait en désaccord avec vous. L’opinion générale — je ne dirais pas universelle — que partagent tous les scientifiques crédibles qui travaillent dans le domaine du climat et des émissions de gaz à effet de serre ainsi que tous ceux qui travaillent dans la biodiversité, est que nous, en tant qu’espèce humaine, sommes en train de détruire les sources de vie de la planète plus vite qu’elle peut les remplacer. Nous dévorons le capital naturel de la planète à un rythme incroyable.

Vous dites que l’écologisme va trop loin, mais ce ne sont pas les écologistes qui font ces déclarations. Ce sont les scientifiques qui travaillent sur ces questions qui disent que l’espèce humaine a un énorme problème; que nous ne pouvons pas continuer à agir comme nous le faisons, à augmenter nos émissions de gaz à effet

concentration of CO₂ in the atmosphere was increasing by one part per million a few years ago; now it is triple that. It is escalating.

We could not be in a more serious situation. In terms of your example, there are more Canada geese in the Toronto area because of human destruction of habitat. You have all these open lands and the geese have decided it is copacetic to hang around Toronto rather than go south in the winter. The increase in the Canada geese population is directly a result of too much human interference with wildlife habitat. If the original forest were there, those geese would not be there. Very much of the blame falls at our door for many the problems you have outlined.

The wolf introduction into the Yellowstone area has been a huge success and has had a number of very important environmental benefits in terms of keeping the ungulate populations down. It also has allowed the re-establishment of aspen, for different ecological reasons that we can talk about. There are still some issues with the ranchers, as I understand, but the wolf introduction program has been a huge success in Montana. Thank goodness for those Alberta and Yukon wolves, that there was a residual population there that could be re-introduced into the United States.

The Chair: We are changing the name of Toronto from Hogtown to Goosetown; is that it?

Senator Brown: The answer to geese is to remove Toronto and Regina and Stanley Park in Vancouver. If that is what environmentalism means, then that is what I say has gone too far, because there always has to be a balance in here. We lost tremendous amounts of electrical energy that could have been generated in the United States. It cost all of North America huge amounts of money because no power plants were built. Now we will probably go to nuclear energy, and I am not sure environmentalists are happy with that either, but it may be the only thing we are left with because we cannot build hydroelectric dams any more. Environmentalism does do damage when you carry it too far. It is like anything else. You carry something to an extreme and cause unintended consequences.

Mr. Hazell: The overall objective is not to do away with Toronto or Vancouver. The overall objective is to achieve sustainability and to try to reach a state at which the human population can survive and prosper in some sort of harmony with their natural surroundings. We are far past that now.

As I say, I could not disagree more with the idea that we are doing too much for the environment. We are doing far, far too little. Read the most recent report of the intergovernmental panel on climate change. Read any of the stuff that is coming out of the biodiversity convention. We are in grave danger. Our species will survive, but will hundreds of millions of people die? It is very likely, if we do not get a handle on the greenhouse gas emissions. Allowing bridges that are designed to carry more cars that will

de serre. Il y a quelques années, la concentration de CO₂ dans l'atmosphère augmentait d'une partie par million; aujourd'hui, ce chiffre a triplé, et il continue à monter.

Nous ne pourrions pas nous trouver dans une pire situation. Pour parler de votre exemple, le nombre de bernaches du Canada qui se trouvent à Toronto a augmenté parce que nous avons détruit leur habitat. Il y a plein d'espaces libres, et les bernaches ont décidé qu'elles préféreraient rester dans le coin de Toronto que d'aller passer l'hiver dans le Sud. L'augmentation du nombre de bernaches du Canada est le fruit direct d'un excès d'interventions humaines dans les habitats fauniques. Si la forêt était toujours là, les bernaches ne le seraient pas. Nous sommes à blâmer pour beaucoup des problèmes que vous avez décrits.

L'introduction du loup dans la région de Yellowstone a été un énorme succès, et elle a été très avantageuse sur le plan écologique dans la mesure où elle a permis de contrôler les populations d'ongulés. Elle a aussi permis de rétablir le tremble, pour différentes raisons écologiques dont nous pouvons parler. Je crois comprendre qu'il y a encore quelques problèmes à régler avec les éleveurs, mais le programme d'introduction du loup au Montana est un énorme succès. Heureusement qu'il y avait assez de loups en Alberta et au Yukon pour que nous puissions les réintroduire aux États-Unis.

Le président : Si j'ai bien compris, nous allons devoir changer le surnom de Toronto de Hogtown à Goosetown, n'est-ce pas?

Le sénateur Brown : Pour résoudre le problème des outardes, il suffit d'éliminer Toronto, Regina et le parc Stanley à Vancouver. Si c'est le sens du mot environnementalisme, alors je dis que cela va trop loin parce qu'il faut toujours conserver un certain équilibre. Nous avons perdu d'énormes quantités d'électricité qui auraient pu être produites aux États-Unis. Toute l'Amérique du Nord dépense beaucoup d'argent parce qu'aucune centrale électrique n'a été construite. Maintenant, nous allons probablement devoir nous tourner vers l'énergie nucléaire, et je doute que cela va plaire aux environnementalistes, mais c'est probablement le seul choix qui nous reste parce que nous ne pouvons plus construire de barrages hydroélectriques. Lorsqu'on le pousse trop loin, l'environnementalisme nous fait du tort. C'est comme le reste. Lorsque l'on porte quelque chose à l'extrême, cela a des conséquences non voulues.

M. Hazell : L'objectif général n'est pas de se débarrasser de Toronto ou de Vancouver, mais plutôt d'atteindre la durabilité écologique et d'essayer de parvenir à un stade où la population humaine peut survivre et prospérer en harmonie avec son environnement naturel. Nous avons de loin dépassé ce stade maintenant.

Comme je l'ai dit, je suis complètement en désaccord avec l'idée que nous en faisons trop pour l'environnement. En fait, nous en faisons beaucoup trop peu. Lisez le plus récent rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. Lisez n'importe quel document relatif à la Convention sur la diversité biologique. Nous courons un grave danger. Notre espèce survivra, mais est-ce que des centaines de millions de personnes mourront? C'est très probable, si nous n'arrivons pas à contrôler

produce more greenhouse gas emissions will cause further climate change and further shrink the polar icecaps and cause more and more crazy weather would be crazy.

Senator Brown: You and I agree on one thing absolutely, and that is sustainability.

The Chair: We are just about at our time. I would like Senator Peterson to have his time, and then the deputy chair will have the last word.

Senator Peterson: The government official here last week said that they are motivated now to find a definition for navigable waters because of the plethora of applications that are piling up. On straightforward cases, he claims they are in the process of finalizing a template formula that would draw it down from six months to maybe weeks. Do you think that is doable?

Mr. Morrison: Frankly, senator, I could not possibly answer that question without having discussions with the officials in the Department of Transport, because we have no indication as to what the specifics of their proposals are.

Senator Peterson: Do you think it would be a reasonable thing to try to achieve?

Mr. Morrison: In my old profession, when I was in the public service as a management consultant, I was always trying to find a better way of doing things. That is the way I live my life, I hope. Yes, in principle, that is an excellent thing to be doing.

Senator Peterson: As well, the Department of Transport is not the final authority. They can say, "You can go ahead and do this," but another jurisdiction can step up and say, "No, just a minute, we are not so sure." Do you accept that? Would this be the checks and balances that could help over the long run?

Mr. Hazell: Not necessarily, because for 107 of the 175 bridges currently being assessed, the only environmental assessment is through this NWPA trigger. Without that trigger which is not there any more, and that means that there is no provincial environmental assessment either, you fall back on zoning decisions by local municipalities, possibly. Frankly, there is rarely any requirement to assess the environmental impacts associated with a municipal decision of that sort, so you have nothing much of the time. Sometimes a provincial process will kick in and take care of it, but as I said, it really varies a lot across the country.

Senator Peterson: Those 107 are all related to the stimulus package?

Mr. Hazell: That is right.

Senator Mitchell: Thank you to each of you. This has been very informative. I will make a couple of quick comments and then ask one or two questions.

les émissions de gaz à effet de serre. Il serait dément d'approuver la construction de ponts conçus pour accueillir plus de voitures qui produiront plus d'émissions de gaz à effet de serre qui accentueront le changement climatique et la fonte des glaciers et entraîneront des conditions atmosphériques de plus en plus imprévisibles.

Le sénateur Brown : Vous et moi nous entendons absolument sur une chose, et c'est la durabilité.

Le président : Nous avons presque atteint la fin de votre tour. J'aimerais que le sénateur Peterson ait aussi son tour, puis le vice-président parlera en dernier.

Le sénateur Peterson : Le haut fonctionnaire qui était ici la semaine dernière a dit qu'ils étaient maintenant déterminés à arrêter une définition des eaux navigables parce que les demandes n'arrêtent pas de s'empiler. Il affirme qu'ils sont en train de mettre au point un modèle de formule qui, dans les cas peu complexes, permettrait de traiter peut-être les demandes en quelques semaines au lieu de six mois. Pensez-vous que c'est faisable?

M. Morrison : Honnêtement, sénateur, il m'est impossible de répondre à cette question sans discuter d'abord avec les représentants du ministère des Transports, parce que nous ignorons complètement en quoi consistent leurs propositions.

Le sénateur Peterson : Pensez-vous que ce qu'ils essaient d'accomplir soit raisonnable?

M. Morrison : Dans mon ancienne profession, lorsque je travaillais à la fonction publique comme conseiller en gestion, j'essayais toujours de trouver une meilleure façon de faire les choses. C'est comme ça que je vis ma vie, du moins je l'espère. Oui, en principe, leurs efforts sont louables.

Le sénateur Peterson : En outre, le ministère des Transports n'a pas le dernier droit de regard là-dessus. Ils peuvent dire « Allez-y, faites-le », mais une autre autorité peut intervenir et dire « Non, attendez, nous ne sommes pas certains. » Cela vous satisfait-il? Ces freins et contrepoids pourraient-ils aider à long terme?

M. Hazell : Pas nécessairement, parce que dans le cas de 107 des 175 ponts qui font actuellement l'objet d'une évaluation, la LPEN est la seule raison pour laquelle une évaluation environnementale est effectuée. Sans ce mécanisme qui n'existera plus, cela veut dire que les provinces ne se livreront pas non plus à une évaluation environnementale et que tout reposera peut-être sur les décisions de zonage des municipalités. En toute honnêteté, il est rarement nécessaire de mener une étude des impacts environnementaux dans le cadre de décisions municipales de ce genre. Donc, peu de choses se passent à ce moment-là. Parfois, un processus provincial intervient et s'occupe de la question, mais, comme je l'ai mentionné, cela varie énormément d'un bout à l'autre du pays.

Le sénateur Peterson : Ces 107 ponts sont tous liés au plan de relance?

M. Hazell : C'est exact.

Le sénateur Mitchell : Je vous remercie tous les deux. Cette discussion a été très instructive. Je vais faire quelques observations, puis je poserai une ou deux questions.

As you were talking, Mr. Hazell, I was quite compelled by what you were saying, because I happen to agree profoundly with you. There is this relationship between the progressive destruction of a species' habitat and ultimately them being put on the endangered species list, and it gets worse and worse. If we are doing what we are to our habitat, at what point do we get on the endangered species list.

Also, on the 1882 issue, I know it has been changed, but even if it has not been changed since 1882 and it needs to change, perhaps we should be considering making it more rigorous and more vigilant, not less, because we were not building many bridges or power plants or major projects back in 1882. This goes against that particular logic.

If the NWPAs are required to trigger many environmental assessment projects, the flip side of that would be that it might trigger an environmental assessment project, but the environmental minister's new powers to exempt a project under \$10 million would then de-trigger that trigger? Is that true?

Mr. Hazell: I am glad you mentioned the \$10-million limit, senator, because that is another way in which projects get exempted. When I was the director of regulatory affairs with the agency, we fought against that particular provision because the amount of money that a project is worth has very little relationship to the amount of environmental harm that might be done. You could have a little tiny project built in a very sensitive wetland where it will cause huge ecological harm, but you could have a \$1-billion project that has no environmental impact. The \$10-million limit is not good. It is administratively convenient, but it does not really, in my opinion, meet the objectives of the act.

Senator Mitchell: Thank you. Finally, just to clarify this, under the Building Canada program, where you have Public Works, government works, say federal government works, is there a special exemption for those, or do the same criteria apply?

Mr. Hazell: The regulations that I was speaking of, the so-called changes to the exclusion list regulations and the adaptation regulations, at the present time are focused on Build Canada projects and they do not apply to other non Build Canada projects. My worry is that the government will expand the scope of those, but right now those two sets of regulations really are limited to the Build Canada stuff.

Senator Mitchell: Thank you very much.

The Chair: Thank you, senators. It is now 20 after 7. We have used up our allotted time. We will not hold a meeting this Thursday at our usual time for reasons of which we are all aware. We will reconvene next Tuesday when the Senate rises or five o'clock or soon thereafter. The witness will be the parliamentary secretary to the Minister of Transport, and we will probably have the same officials from the department back again. It looks like we may have further questions for those individuals from Transport Canada, so be forewarned that they will be here. I

À mesure que vous parliez, monsieur Hazell, j'ai été conquis par vos paroles parce qu'il se trouve que je suis profondément d'accord avec vous. Il y a une relation entre la destruction progressive de l'habitat d'une espèce et le fait de l'ajouter en fin de compte à la liste des espèces en voie de disparition, et elle est de plus en plus évidente. Si nous continuons de détruire notre habitat, à quel moment serons-nous ajoutés à la liste.

De plus, en ce qui concerne la loi de 1882, je sais qu'elle a été modifiée, mais en supposant qu'elle ne l'ait pas été depuis 1882 et qu'il soit nécessaire de le faire, peut-être devrions-nous songer à la rendre plus stricte et plus vigilante et non pas moins, parce qu'en 1882, nous ne construisions pas beaucoup de ponts ou de centrales électriques, et nous n'entreprenions pas beaucoup de grands projets.

Si l'on a besoin de la LPEN pour mettre en branle des projets d'évaluation environnementale, en contrepartie, n'est-il pas vrai que les nouveaux pouvoirs du ministre de l'Environnement, qui lui permettent d'exempter tout projet de moins de 10 millions de dollars, annulent ce mécanisme?

M. Hazell : Je suis heureux que vous mentionniez la limite de 10 millions de dollars, sénateur, parce que c'est une autre façon d'exempter les projets. Lorsque j'étais directeur des affaires réglementaires de l'agence, nous luttions contre cette disposition parce que le montant engagé dans un projet a peu à voir avec l'importance des dommages environnementaux qu'il pourrait causer. Un tout petit projet mis en œuvre dans un milieu humide très fragile pourrait avoir d'énormes répercussions écologiques tandis qu'un projet d'un milliard de dollars pourrait n'en avoir aucune. La limite de 10 millions de dollars est inefficace. Elle est pratique d'un point de vue administratif, mais, à mon avis, elle ne respecte pas vraiment les objectifs de la loi.

Le sénateur Mitchell : Merci. Enfin, à titre de précision, dans le cadre du programme Chantiers Canada, les travaux publics et les travaux gouvernementaux, disons les travaux du gouvernement fédéral, font-ils l'objet d'une exemption particulière ou sont-ils assujettis aux mêmes critères?

M. Hazell : Les règlements dont je parlais, les soi-disant changements apportés au Règlement sur la liste d'exclusion et au Règlement d'adaptation, concernent, pour l'instant, les projets de Chantiers Canada et ne s'appliquent pas aux autres. Je crains que le gouvernement en étende la portée, mais, en ce moment, ces deux séries de règlements se limitent vraiment aux projets de Chantiers Canada.

Le sénateur Mitchell : Merci beaucoup.

Le président : Merci, chers collègues. Il est maintenant 19 h 20. Nous avons utilisé tout le temps qui nous était alloué. Nous n'aurons pas de réunion à l'heure habituelle jeudi pour les raisons que vous connaissez tous. Nous nous retrouverons mardi prochain à l'ajournement du Sénat lèvera la séance ou à 17 heures ou peu de temps après. Le témoin sera le secrétaire parlementaire du ministre des Transports et il sera probablement accompagné des mêmes représentants du ministère que nous avons reçus avant. Il semble que nous ayons d'autres questions à poser à ces

am quite sure they will be here. I am not promising but I cannot imagine that the Parliamentary Secretary would come without the officials.

Senator Banks: Can I ask, with your indulgence, one small question of the witnesses, which I think will help us come to a conclusion at the end of the road you have described?

The Chair: Is everyone comfortable with that? We always like to hear from Senator Banks.

Senator Banks: Not always, chair.

The Chair: You are always very constructive, except when we are talking about migratory birds.

Senator Banks: Thank you, chair.

We hear everyone use the word “balance,” but what is meant by balance in one person’s mind is not necessarily what is meant by balance in another person’s mind. What I think I understand the government’s position to be is that a balance is sometimes going to be struck as between the developmental or economic use that needs to be built, made, taken advantage of in this particular stream, on the one hand, and the environmental impact, including the impediments to navigation on the other. Sometimes the developmental imperative is going to outweigh, in terms of balance, the ecological one.

Is it your view that balance means defining navigable waters and that if waters are moveable and navigable they are therefore sacrosanct and that the banana principle takes over — Build Absolutely Nothing Anywhere, Near Anything — or do you agree that some navigable waters can sometimes — notwithstanding that they are navigable — be compromised, in your view, in the interests of development of some kind? Do you accept that that kind of balance exists?

Mr. Morrison: I will go out on a limb here and say yes. Certainly look at the Ottawa River. Look at the Winnipeg River, the hydro dams on it. If we did not have those hydro dams, look at the carbon emissions that would be going into the air. Sometimes, though, I think that the question of putting it that way, of balancing between the economy and the environment, is a false argument. There is a right way and a wrong way of doing things.

For example, I spoke with the former chief of the Pic River First Nation on Lake Superior. His band was unique in the ability to develop a partnership with a private hydro developer in which the First Nations band retained 51 per cent ownership of this hydro project. It was a run of the river project; it did not involve a headwaters pond flooding out, so it was minimal environmental impact. Yet this First Nations band now has an income stream in perpetuity.

Senator Banks: Can you canoe down that river now?

hauts fonctionnaires du ministère des Transports. Donc, vous êtes prévenus de leur présence. Je suis pas mal certain qu’ils seront là. Je ne peux rien promettre, mais j’imagine mal le secrétaire parlementaire se présenter ici sans les hauts fonctionnaires.

Le sénateur Banks : Avec votre permission, pourrais-je poser une petite question aux témoins qui, je pense, nous aidera à tirer une conclusion à la fin du parcours que vous avez décrit?

Le président : Est-ce que tout le monde est d’accord? Nous aimons toujours entendre les commentaires du sénateur Banks.

Le sénateur Banks : Pas toujours, monsieur le président.

Le président : Vos remarques demeurent très constructives tant que nous ne discutons pas des oiseaux migrateurs.

Le sénateur Banks : Merci, monsieur le président.

J’entends tout le monde utiliser le mot « équilibre », mais il n’a pas nécessairement le même sens pour tout le monde. Si j’ai bien compris la position du gouvernement, il est d’avis qu’il faut parfois maintenir un équilibre entre l’utilisation d’un certain cours d’eau à des fins productives et économiques et la protection contre les impacts environnementaux, y compris les obstacles à la navigation. A l’occasion, la nécessité de développer l’économie l’emportera sur la nécessité de protéger l’environnement.

D’après vous, cet équilibre exige que l’on définisse ce en quoi consistent des eaux navigables et que, si elles le sont, elles deviennent par le fait même sacro-saintes et le principe selon lequel on ne doit rien construire où que ce soit, près de quoi que ce soit, prime, ou convenez-vous que, parfois, certaines eaux navigables — malgré qu’elles soient navigables — peuvent être compromises dans l’intérêt d’un développement quelconque? Reconnaissez-vous que ce genre d’équilibre existe?

M. Morrison : Je vais prendre le risque de répondre par l’affirmative. Prenez, par exemple, la rivière des Outaouais ou la rivière Winnipeg. Sans leurs barrages hydroélectriques, imaginez combien de dioxyde de carbone de plus serait émis. Cependant, je pense parfois que la question de maintenir un équilibre entre l’économie et l’environnement est une fausse argumentation. Il y a une bonne et une mauvaise façon de faire les choses.

Par exemple, j’ai parlé à l’ancien chef de la Première nation de la rivière Pic qui se trouve au bord du lac Supérieur. Sa bande a fait quelque chose d’unique. Elle a été en mesure de former un partenariat avec un promoteur de projets hydroélectriques du secteur privé et de conserver 51 p. 100 des droits de propriété liés au projet. Le projet consistait à construire une centrale hydroélectrique au fil de l’eau; il n’exigeait pas la création d’un bassin en amont et l’inondation de terrains. Les impacts environnementaux étaient donc minimes. Et pourtant, cette bande des Premières nations bénéficie maintenant d’un revenu à perpétuité.

Le sénateur Banks : Pouvez-vous descendre la rivière en canot maintenant?

Mr. Morrison: As a paddler — and maybe my fellow paddlers would not be happy to hear me say this — that is the kind of sacrifice or compromise that I think can reasonably be made. However, I think in this particular case, that project was done in the right way. I do not have studies and papers on it; I had a conversation with the chief. That is my impression. That is just one example of how things can be done correctly. Of course, we have seen many things that have not been done correctly.

Mr. Hazell: The issue is not whether development should happen; it must. What we are trying to do with the permitting process we used to have under the Navigable Waters Protection Act and the environmental assessments, is to ensure that the decision makers understand they have some idea about what they are doing when they build a dam across a river and they do not make decisions in complete ignorance. That is what we are throwing away. We are throwing away this information-gathering tool. We are not saying there should not be development.

On the question of balance between environment and economy, that is an idea that I thought we got rid of with the Brundtland commission in 1986 because it is a false dichotomy. What the Brundtland commission tried to do and successive governments have also agreed with, up until Minister Prentice, who does not use the word “sustainability” any more, was introduce the idea of sustainable development. That is to say we want development but we want it to be ecologically sustainable, socially sustainable and economically sustainable as well.

For some reason, the current government has thrown out the idea of sustainability and that is a very grievous concern of the Sierra Club of Canada.

The Chair: I would like to thank you, witnesses, very much for your contributions to this matter. Colleagues, thank you all for your interesting input. I will call the meeting adjourned until next Tuesday at about five o'clock.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, May 5, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 6:20 p.m. to examine the following elements contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009: those elements dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

M. Morrison : En tant que payeur — et les autres payeurs ne seront peut-être pas très heureux de m'entendre parler ainsi —, c'est le genre de sacrifice ou de compromis qu'à mon avis il est raisonnable de faire. Cependant, dans ce cas-là, le projet a été mené de la bonne manière. Ce que je dis n'est pas étayé par des études ou des documents; j'ai eu une conversation avec le chef et c'est l'impression qu'il m'a laissée. Voilà seulement un exemple de la façon dont on peut faire les choses correctement. Bien entendu, nous avons été témoins de pas mal de cas où les choses n'ont pas été faites correctement.

M. Hazell : La question n'est pas de déterminer si l'on doit développer; on doit le faire. Ce que nous nous efforçons d'accomplir grâce au processus d'autorisation que nous avons l'habitude d'avoir en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables et avec aux évaluations environnementales c'est de veiller à ce que les décideurs comprennent ce qu'ils font lorsqu'ils construisent un barrage sur une rivière et à ce qu'ils ne prennent pas ces décisions dans l'ignorance totale des faits. Voilà ce que nous éliminons. Nous éliminons un outil qui nous permettait de recueillir des renseignements. Nous ne prétendons pas qu'il ne faut pas développer.

En ce qui concerne la question de l'équilibre entre l'économie et l'environnement, c'est un concept dont je croyais que nous nous étions débarrassés depuis la Commission Brundtland en 1986, parce que c'est une fausse opposition. Ce que la commission a essayé de faire et les différents gouvernements qui se sont succédé avant l'arrivée du ministre Prentice — qui n'utilise même plus le mot « durabilité » — étaient également d'accord avec cela, c'est de lancer l'idée du développement durable. Autrement dit, nous voulons développer, mais nous désirons que ce développement soit durable d'un point de vue écologique, social et économique.

Pour une raison quelconque, le gouvernement actuel a rejeté la notion de durabilité et cela inquiète énormément le Sierra Club du Canada.

Le président : J'aimerais remercier sincèrement les témoins de leur contribution à cette question. Chers collègues, je vous remercie tous d'avoir formulé d'intéressantes remarques. Nous nous réunissons mardi prochain à environ 17 heures.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 5 mai 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles s'est réuni aujourd'hui à 18 h 20 pour examiner les éléments suivants du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009 : les éléments concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[English]

The Chair: Honourable senators, I would like to welcome all present in the room as well as those listeners on the CPAC network and on the World Wide Web who are sharing in our deliberations with us.

I would like, in particular, to welcome our witnesses this evening. In the centre, we have Brian Jean, an MP, as I recall from a visit to his riding, from Fort McMurray-Athabasca, the scene of the famous oil sands.

Mr. Jean was first elected to the House of Commons in 2004 and re-elected in 2006 and 2008, and he was appointed Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities in February 2006. Prior to entering federal politics, he practised law, was an instructor at Keyano College, a business owner and a publisher. We have been waiting anxiously to have him appear at our committee. Accompanying Mr. Jean tonight are Mr. Roussel and Mr. Osbaldeston of Transport Canada, who have appeared before us previously in connection with this matter.

This is our third meeting on the subject of the Navigable Waters Protection Act amendments as contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, legislation that was passed by both the House of Commons and the Senate. It is now law. As part of the process that led to that passage, this section on the Navigable Waters Protection Act, NWPA, was referred to this committee for study and review, reporting back no later than June 11.

We have had a number of sessions. We are interested in knowing from you, Mr. Jean, the government's policy with respect to this particular legislation and why it was contained in Bill C-10 as well as whatever else you can tell us so that we will understand better.

Obviously, this is a rather unusual process, being asked to review a section of a bill that has already gone forward, but we take our work seriously. We will report back our findings based on the evidence that we hear. It is important that we understand exactly the government's position.

I must say that Mr. Roussel and Mr. Osbaldeston have done their best to give us the background, but Mr. Jean is the man.

I am David Angus, and I am chair of the committee. To my right is the deputy chair, who is from just south of Fort McMurray, Senator Grant Mitchell. We also have Senator McCoy, Senator Banks, Senator Brown, Senator Neufeld, Senator Lang and, to my left, Senator Peterson, Senator Milne, Senator Sibbeston and Senator Spivak.

We are ready to go after you make your presentation. We all have a number of questions. We will get to the questions afterwards. Let us now get to the substance.

[Traduction]

Le président : Honorables sénateurs, j'aimerais souhaiter la bienvenue à tous ceux qui sont présents dans cette salle ainsi qu'à ceux qui suivent nos délibérations sur le réseau CPAC et sur Internet.

J'aimerais tout particulièrement souhaiter la bienvenue à nos témoins de ce soir. Au centre se trouve Brian Jean, député; je me souviens l'avoir rencontré dans sa circonscription, à Fort McMurray-Athabasca, là où on exploite des sables bitumineux.

M. Jean a été élu pour la première fois à la Chambre des communes en 2004, et a été réélu en 2006 et en 2008. Il a été nommé secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités en février 2006. Avant d'entrer en politique fédérale, il a exercé le droit, enseigné au Collège Keyano, dirigé une entreprise et travaillé dans l'édition. Nous attendions impatiemment sa comparution devant notre comité. Il est accompagné de M. Roussel et de M. Osbaldeston, de Transports Canada, qui ont déjà comparu devant nous sur le même sujet.

C'est notre troisième réunion sur le projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, qui modifie la Loi sur la protection des eaux navigables. Ce projet de loi a été adopté par la Chambre des communes et par le Sénat et a donc aujourd'hui force de loi, mais il avait été convenu, lors de son adoption, que cette partie de la Loi sur la protection des eaux navigables, la LPEN, serait renvoyée à notre comité pour y être étudiée; notre rapport doit être déposé le 11 juin au plus tard.

Nous avons déjà eu plusieurs réunions sur le sujet, et nous aimerions tout particulièrement que vous nous expliquiez, Monsieur Jean, la position du gouvernement sur ce texte législatif et pourquoi il a été intégré au projet de loi C-10, et que vous nous donniez d'autres précisions qui nous permettront de mieux comprendre ce dont il retourne.

Il est assez inhabituel de devoir examiner une partie d'un projet de loi qui a déjà été adopté, mais nous prenons cela très au sérieux. Nous préparerons notre rapport en fonction des témoignages que nous aurons entendus, et il importe, bien entendu, que nous comprenions bien la position du gouvernement.

Je reconnais que M. Roussel et M. Osbaldeston nous ont déjà brossé un tableau assez précis de la situation, mais le témoignage de M. Jean va être capital.

Je m'appelle David Angus et je suis le président du comité. À ma droite se trouve le vice-président, le sénateur Grant Mitchell, qui vient d'une région située juste au sud de Fort McMurray. Sont également présents le sénateur McCoy, le sénateur Banks, le sénateur Brown, le sénateur Neufeld, le sénateur Lang et, à ma gauche, le sénateur Peterson, le sénateur Milne, le sénateur Sibbeston et le sénateur Spivak.

Nous serons prêts à vous poser des questions, et nous en avons un certain nombre, dès que vous aurez fait votre déclaration liminaire. Passons donc au vif du sujet.

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities: I cannot tell you what an honour it is to be here today and for myself to present in front of you to answer any questions that you may have.

I do know many of you from previously, Senator Mitchell in particular and, of course, Senator Angus, as many of the Conservatives in my caucus. I have had the opportunity to speak with many of you by phone. I appreciate your patience with me as I go through this particular presentation. I want to also apologize for being late as a result of a vote in the house.

It is correct that I am from Fort McMurray, 44 years. I am one of the few people who have been there since the population was approximately 1,500 people; now there are more in the neighbourhood of 100,000 people. Indeed, the area was called the tar sands at one time; it is now called the oil sands because we have the process perfected, and of course now we produce oil instead of tar.

By way of history, my understanding is that Jasper Avenue, as well as Parliament Hill, was at one time tarred with tar sands from the Fort McMurray area. Indeed, now we put it into our vehicles and produce energy.

The changes to the Navigable Waters Protection Act were part of Bill C-10, as you know, the Budget Implementation Act, which received Royal Assent on March 12. Although unusual, it is imperative that this happened because of the necessity with the global economic crisis. Canada's Economic Action Plan set out a very ambitious agenda to stimulate the economy, create jobs and help Canadian families. That was the intention of the government by placing it into the Budget Implementation Act.

One component of this plan, as you know, was a move to modernize the Navigable Waters Protection Act in order to make it a more effective and efficient piece of legislation. It had remained largely unchanged since the 1880s, and I believe it was the second-oldest piece of legislation in Canada, or thereabouts. It was about time we updated it to meet the needs of the 21st century.

By way of example, most of the amendments were done before airplanes were invented, so changes were necessary with regards to them. These changes streamline and modernize a regulatory process that oversees the protection of the public's right to navigate our waterways. I know that a number of committee members have received hundreds of emails and letters from Canadians who are concerned that these changes we have implemented will impact recreational boating and outdoor activities.

I want to assure this committee that I am myself a registered trapper and spend a tremendous amount of time in the bush as a canoeist and jet boater and I have watched this piece of legislation

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Je ne saurais vous dire combien je suis honoré de prendre la parole devant votre comité aujourd'hui, et je répondrai avec plaisir à vos questions dès que j'aurai terminé ma déclaration.

Je connais déjà un certain nombre d'entre vous, notamment le sénateur Mitchell et, bien sûr, le sénateur Angus, sans parler et des sénateurs conservateurs que je rencontre au caucus. J'ai eu l'occasion de parler à bon nombre d'entre vous au téléphone. Je vous remercie d'avoir la patience d'écouter ma déclaration. Je vous demande également de m'excuser de mon retard, mais il y avait un vote à la Chambre.

Je viens en effet de Fort McMurray, où j'habite depuis 44 ans. Je suis l'un des rares résidents à y vivre depuis que la population comptait environ 1 500 personnes; aujourd'hui, il y en a autour de 100 000. Depuis qu'on a commencé à exploiter les sables bitumineux, les procédés de raffinage se sont améliorés et on en extrait aujourd'hui davantage de pétrole que de bitume.

Sur une petite note historique, j'aimerais vous dire que l'avenue Jasper, ainsi que la Colline parlementaire, étaient, à une certaine époque, revêtues de bitume provenant des sables bitumineux de la région de Fort McMurray. Aujourd'hui, le pétrole des sables bitumineux sert à fabriquer de l'essence pour nos automobiles et sert aussi à produire de l'énergie.

Comme vous le savez, les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables ont été intégrées au projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, et ce projet de loi a reçu la sanction royale le 12 mars dernier. Cette procédure, quoiqu'inhabituelle, était nécessaire étant donné la crise économique mondiale. Le Plan d'action économique du Canada prévoit des initiatives très ambitieuses pour stimuler l'économie, créer des emplois et aider les familles canadiennes. L'intégration desdites modifications dans la Loi d'exécution du budget était une décision du gouvernement.

L'un des volets de ce plan consiste à actualiser la Loi sur la protection des eaux navigables afin d'en accroître l'efficacité. En fait, cette loi n'avait pas été vraiment modifiée depuis les années 1880 et, si je me souviens bien, c'était l'une des deux plus anciennes lois du Canada. Il était temps que nous l'actualisions afin qu'elle réponde mieux aux besoins du XXI^e siècle.

Pour vous donner une idée, la plupart des dispositions avaient été adoptées avant l'invention de l'avion; il était donc temps de les revoir. Les modifications qui viennent d'être adoptées simplifient et modernisent le processus de réglementation qui vise à protéger le droit du public d'emprunter nos voies d'eau. Je sais que plusieurs membres du comité ont reçu des centaines de courriels et de lettres de Canadiens qui s'inquiètent que les modifications adoptées ne nuisent à la navigation de plaisance et aux activités de plein air.

Je tiens à vous rassurer en vous disant que je pratique régulièrement le piégeage et que je consacre beaucoup de temps à des activités de plein air, notamment dans ma barque ou mon

from start to finish. I am assured by my own investigation that the right to navigate our waterways will not be impeded as much as the letters and fear mongering I have seen myself have predicted.

I am here also to tell you that these changes will not in any way jeopardize the waterways that we have valued for generations. I want to be clear about one thing: if you can paddle down a waterway, it will still be subject to the Navigable Waters Protection Act.

The changes are focused on streamlining the process and removing bureaucratic red tape. The modern-day reality is that we need to keep pace with today's ever-evolving and complex marine environment and, at the same time, ensure that we are efficient and effective in dealing with the global economic crisis. We can only achieve such through a modernized act.

On average each year, some 2,500 Canadians apply for approval to construct a project in, on, above or across a waterway. A "waterway" is defined as any body of water that can float a canoe, and therein lies the problem. Until these particular changes, the act would treat major works, such as the Confederation Bridge to Prince Edward Island, the same as a footbridge over a nearly dry stream or a stream that is, in essence, dry for most of the year. They both require the same approvals and the same scrutiny from inspectors.

In fact, some projects are so minor that before our governmental changes, it was basically the regulatory equivalent of hitting a tack with a sledgehammer. A ditch with water for three days a year, we heard evidence in our committee, would require the same regulatory approval as a large bridge.

This government wants to use the people of Canada's tax money and resources on projects that could actually pose real issues to Canadians for boating and navigation. Our modernized Navigable Waters Protection Act will continue to provide such scrutiny. Our revised act will exempt certain classes of waterways and works from having to receive approval under the Navigable Waters Protection Act, and this would include those works that do not impede navigation — for instance, foot bridges over waters that any rational person would not deem to be navigable. Again, those would be nearly dry creek beds.

In this way, inspectors and government resources will be able to spend more time on the major projects as opposed to reviewing minor ones that do not create substantive issues. Most important, this will accelerate a number of projects of all sizes that will contribute to economic growth in our communities and ultimately to the prosperity of Canada.

Infrastructure projects were often delayed due to the provisions under the former Navigable Waters Protection Act, and sometimes even funding for critical infrastructure could lapse

canot à moteur. J'ai suivi de près la préparation de ces modifications, du début jusqu'à la fin, et je suis convaincu qu'elles ne restreignent pas le droit du public d'emprunter les voies d'eau canadiennes, contrairement à ce que craignent les auteurs des lettres et les instigateurs d'une certaine psychose collective.

Je suis venu vous dire que ces modifications ne nuiront en aucune façon aux voies d'eau que nous chérissons depuis des générations. Et que ce soit bien clair : toute voie d'eau sur laquelle on peut faire flotter un canot est automatiquement couverte par la Loi sur la protection des eaux navigables.

Les modifications visent à simplifier le processus d'approbation et à réduire la paperasserie bureaucratique. La réalité est telle que nous devons nous adapter à un environnement marin complexe et en constante évolution, tout en étant efficaces dans un contexte de crise économique mondiale. Nous ne pouvions atteindre cet objectif qu'en actualisant la loi.

Chaque année, en moyenne, 2 500 Canadiens demandent un permis pour construire des équipements au-dessus, en dessous, en surface ou à l'intérieur d'une voie d'eau. On entend par « voie d'eau » tout plan d'eau sur lequel on peut faire flotter un canot, et c'est là que réside le problème. En vertu des modifications qui viennent d'être adoptées, la loi donnera à de grands ouvrages d'aménagement, comme le pont de la Confédération qui conduit à l'île du Prince-Édouard, le même statut qu'à une passerelle jetée sur un ruisseau qui reste sec la plupart du temps. Autrement dit, les deux types de constructions nécessiteront les mêmes niveaux d'inspection et d'approbation.

En fait, avant l'adoption de ces modifications, les formalités réglementaires étaient telles que, pour des projets tout à fait mineurs, cela revenait à enfoncer une punaise avec un marteau-pilon. Comme l'ont fait remarquer certains témoins devant notre comité, un fossé qui reste sec 362 jours par an était assujéti aux mêmes procédures d'approbation qu'un pont de grande envergure.

Notre gouvernement veut que l'argent du contribuable serve à réglementer des projets qui risquent de poser de vrais problèmes pour les Canadiens qui pratiquent la navigation. La nouvelle Loi sur la protection des eaux navigables permet de réglementer de tels projets, tout en exemptant des formalités d'approbation certaines catégories de voies d'eau et d'ouvrages, notamment les ouvrages qui n'entravent pas la navigation, comme une passerelle jetée sur un plan d'eau que toute personne raisonnable jugerait impropre à la navigation. Je veux surtout parler ici des ruisseaux qui restent secs la plupart du temps.

De cette façon, les inspecteurs du gouvernement pourront consacrer davantage de temps aux grands projets, au lieu de s'attarder sur des projets mineurs qui ne posent aucun problème substantiel. Et surtout, cela permettra d'accélérer les procédures d'approbation de projets qui, quelle que soit leur envergure, contribueront à la croissance économique de nos collectivités et, partant, à la prospérité générale du Canada.

Les dispositions de l'ancienne Loi sur la protection des eaux navigables ont souvent eu pour effet de retarder le lancement de projets d'infrastructure, et il est même arrivé que l'approbation

before the approvals were received. The revised act will expedite the development of projects through a more streamlined approval process. This supports the creation of jobs and, in turn, stimulates economic growth across the country.

This revised legislation will help us reach two very important goals: we will better protect the public interest in navigable waters, and we will expedite the approval process to get important projects under way.

The Chair: Another colleague has joined us, Senator St. Germain from British Columbia. Welcome.

Senator St. Germain: Thank you. I am glad to be here.

Mr. Jean: I want to make it absolutely clear that this government will not relax our standards on protecting the environment while maintaining access to waterways, nor will we abandon our efforts to maintain their safety. In fact, this revised legislation creates new enforcement provisions that would allow the government to fine people who violate the Navigable Waters Protection Act.

In the original act, the largest penalty that could be imposed for violation was \$5,000. This amount may have been significant in the 1880s, but now it may be considered simply the cost of doing business. This is not acceptable. Our changes will impose fines of up to \$50,000 per infraction per day. This is a serious and meaningful deterrent to noncompliance.

The changes we have made in the Navigable Waters Protection Act were brought forward after lengthy consultation was stakeholders. I would like to take this opportunity to thank the members of the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities for studying the proposed changes and for making informed recommendations.

I am happy to say that all of these recommended changes were fulfilled by the proposed legislation. By making these important changes to the Navigable Waters Protection Act, this government has taken a big step forward. We are removing red tape and allowing important projects to get under way without compromising our environmental oversight or Canadians' rights to navigate our waterways. This government has taken real action on this file, and it is only the beginning to our economic stimulus plan. I hope I can answer all your questions.

The Chair: Do the officials have anything to add at this point? Thank you, Mr. Jean. May we assume that you are familiar with the testimony we have heard already? Have you been briefed on the transcripts?

Mr. Jean: I have read most of the emails that I received and have talked to many of my constituents. I brought this particular piece of legislation forward four years ago from a constituent of

des crédits nécessaires à des infrastructures cruciales n'arrive qu'après l'échéance de ces crédits. La nouvelle loi permettra de simplifier et d'accélérer ce processus d'approbation, tout en stimulant la création d'emplois et, partant, la croissance économique dans tout le pays.

La nouvelle loi nous permettra d'atteindre deux objectifs très importants : mieux protéger l'intérêt du public pour ce qui est des eaux navigables, et accélérer le processus d'approbation des grands projets d'aménagement.

Le président : Un autre collègue vient de se joindre à nous; il s'agit du sénateur St. Germain, de la Colombie-Britannique. Bienvenue, sénateur.

Le sénateur St. Germain : Merci beaucoup. Je suis ravi d'être ici.

M. Jean : Qu'il soit bien clair que notre gouvernement, tout en essayant de maintenir l'accès aux voies d'eau, n'a nullement l'intention de relâcher les normes de protection de l'environnement, et qu'il poursuivra au contraire ses efforts pour en maintenir la sécurité. En fait, le texte prévoit de nouvelles dispositions d'exécution de la loi, qui permettront au gouvernement d'imposer des amendes à ceux qui contreviennent à la Loi sur la protection des eaux navigables.

La loi initiale prévoyait une amende maximum de 5 000 \$. Dans les années 1880, cette somme était loin d'être négligeable, mais de nos jours, on peut facilement l'inclure dans les dépenses courantes d'une entreprise. C'est donc inacceptable. Selon les nouvelles modifications adoptées, les amendes pourront aller jusqu'à 50 000 \$ par jour, ce qui représente, à nos yeux, un puissant facteur de dissuasion.

Les modifications que nous avons apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables ont été élaborées après de nombreuses consultations auprès des parties intéressées. J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier les députés du Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports, l'infrastructure et les collectivités de nous avoir soumis des recommandations bien documentées.

Je suis heureux de pouvoir vous dire que toutes ces recommandations ont été reconduites dans le projet de loi. En modifiant ainsi la Loi sur la protection des eaux navigables, le gouvernement a fait un grand pas en avant. En effet, nous réduisons les formalités bureaucratiques et nous permettons à des projets importants de démarrer, sans pour autant compromettre le respect des exigences environnementales et le droit des Canadiens de naviguer sur nos voies d'eau. Notre gouvernement a su prendre des mesures énergiques sur ce front, et ce n'est là que le début de notre plan d'action économique. Je suis prêt à répondre à toutes vos questions.

Le président : Les fonctionnaires ont-ils quelque chose à ajouter? Merci, Monsieur Jean. Je présume que vous êtes au courant des témoignages que nous avons entendus jusqu'à présent? Vous a-t-on breffé?

M. Jean : J'ai lu la plupart des courriels que j'ai reçus, et j'ai eu l'occasion de parler avec bon nombre de mes électeurs. Il y a quatre ans, j'avais proposé ce projet de loi, qui m'avait été suggéré

my own to the former Liberal minister, whose response was that the legislation was fine as it was. I brought it forward again to this government and changes were suggested to be studied by the committee.

This was one of the most important issues that I heard about in Northern Alberta, where most people in my constituency pride themselves on their love of nature and their need to navigate waterways. I have heard from many constituents and I heard from all of the witnesses at every single meeting the Transport Committee had. I have read the emails and understand most of the issues.

The Chair: This is apropos of your statement about consulting with stakeholders. We had some witnesses here last Thursday who had a contrary view.

Senator Spivak: I have a few questions that I will try to ask quickly.

First, could you perhaps elaborate a little more on why the government chose to include these amendments to the Navigable Waters Protection Act within the budget bill?

To set the record straight, Mr. Osbaldeston did not deny this. When the Transport Committee reviewed the bill in the House of Commons and when they passed it, they made a promise to recreation and tourism industries that a full public hearing would be held before this bill could be passed. The government then simply inserted it into the budget bill.

The major objection that we have heard to the process is that paddlers, river people and boaters were not consulted. In the statement that Mr. Osbaldeston made, he listed who was consulted. There was not a single paddler in that list.

Perhaps you could explain this hurried measure to put the changes within the budget act. I know you said that it was to streamline the process, but could you be more precise?

Mr. Jean: I would like to answer that question. First, may I refer to the study itself and those persons who were invited to appear?

Senator Spivak: I have seen them and the committee has seen them.

Mr. Jean: Have you seen the paddlers and kayak associations and so on that were invited to submit briefs?

Senator Spivak: However, they did not.

Mr. Jean: They did not. That is correct.

Senator Spivak: I have heard they did not submit because they did not have enough notice, but that is alright. Perhaps you could go through the reasons.

par un de mes électeurs, au ministre libéral de l'époque, lequel m'avait répondu que la loi en vigueur ne posait pas de problème. J'ai donc représenté mon projet de loi au gouvernement actuel, qui en a saisi le comité.

C'est l'un des sujets les plus importants dont j'entends parler dans le Nord de l'Alberta, où la plupart des habitants de ma circonscription affichent fièrement leur amour pour la nature et leur passion pour la navigation. C'est ce que j'ai entendu dire par un grand nombre de mes électeurs et par tous les témoins qui ont comparu devant le Comité des transports. J'ai lu tous les courriels, et je comprends bien tous les aspects de la question.

Le président : Vous avez dit que vous aviez consulté les parties intéressées. Mais jeudi dernier, nous avons entendu des témoins qui n'étaient pas du même avis.

Le sénateur Spivak : J'ai plusieurs questions à poser, et je vais essayer d'être brève.

Premièrement, pourriez-vous nous expliquer un peu mieux pourquoi le gouvernement a décidé d'intégrer ces modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables dans le projet de loi d'exécution du budget?

Pour que tout soit bien clair, je tiens à dire que M. Osbaldeston ne l'a pas nié. Lorsque le Comité des transports de la Chambre des communes a examiné le projet de loi, et que celle-ci l'a adopté, ils ont tous promis à l'industrie des loisirs et du tourisme que des audiences publiques seraient organisées avant l'adoption du projet de loi. Or, le gouvernement a tout simplement intégré le texte dans la Loi d'exécution du budget.

La première critique que nous avons entendue à ce sujet était que les canotiers, les plaisanciers et les riverains n'avaient pas été consultés. Dans sa déclaration liminaire, M. Osbaldeston a donné la liste des groupes qui avaient été consultés, et il n'y avait pas un seul groupe de canotiers.

Pourriez-vous nous expliquer pourquoi le gouvernement était tellement pressé d'intégrer ces modifications dans la Loi d'exécution du budget? Certes, vous nous avez dit que l'objectif était de simplifier le processus, mais pourriez-vous être plus précis?

M. Jean : Je vais répondre à votre question. Premièrement, je vais me reporter à l'étude qui a été faite et à la liste des personnes qui ont été invitées à témoigner.

Le sénateur Spivak : J'en ai déjà pris connaissance, et le comité aussi.

M. Jean : Avez-vous vu que les utilisateurs de canots et de kayaks ont été invités à soumettre des mémoires?

Le sénateur Spivak : Mais ils ne l'ont pas fait.

M. Jean : Exactement.

Le sénateur Spivak : J'ai entendu dire qu'ils estimaient qu'ils n'avaient pas eu assez de préavis. Quoi qu'il en soit, pourriez-vous nous expliquer pourquoi le gouvernement était aussi pressé d'agir?

Mr. Jean: I think it was included in the budget implementation bill because of the necessity for change based on the global economic downturn, the crisis and the ability to stimulate the economy through infrastructure investment, such as bridges and roads. Since Canada has approximately one third of the world's freshwater supply, the need in almost every case is to go over some form of water. The officials can be more specific, but in most cases, the average application process could take somewhere between 12 months and 20 months to process.

There were situations that would be a rubber-stamp process by the department. However, they would have to go through each and every hurdle in the process for the government to be able to rubber-stamp those. As a government, we felt that would not be necessary if we could create an environment where those rubber-stamped items were taken away from the bureaucrats.

Senator Spivak: With respect, Mr. Jean, you normally do not have a construction project on a ditch with three feet of water. My understanding is that even under the act as it was previously, it was possible to avoid certain environmental assessments.

I want to be clear about what you are saying. If it is a major project, are you of the opinion that in the interests of economic stimulus, we do not need to consult or examine?

Mr. Jean: Not at all.

Senator Spivak: Okay. How will you streamline?

Mr. Jean: I am suggesting that every body of water in Canada is a navigable waterway. The definition of "navigable water" is that every piece of water, including a ditch in a farmer's backyard that he dug 60 years ago, was considered to be a navigable water. For example, he had to go through each part of the process in order to have an application approved to build a footbridge over it.

As a government, we are trying to create the exemptions that were already in place but that had to go through a lengthy, time consuming and costly process to be rubber-stamped.

Senator Spivak: Okay. I have one more question. Ministers will now have the power to distinguish between "works" and "waters" for which an environmental assessment of a project is necessary. In other words, there will be two classes, and an order to create classes of works and classes of water will not need to comply with the Statutory Instruments Act. Bypassing the requirements of that act expedites the coming into force of such an order, but dispenses with the examination, registration and parliamentary scrutiny of such orders. The minister's power is not limited only to minor works; it could be a major work.

Perhaps you could explain why that was necessary. Are you also suggesting in that the interests of time we should bypass the Statutory Instruments Act?

M. Jean : Je crois que ce projet de loi a été intégré à la Loi d'exécution du budget parce qu'il était nécessaire d'intervenir rapidement étant donné la crise économique mondiale; autrement dit, il était urgent de stimuler l'économie par des investissements dans les infrastructures, notamment dans les ponts et les routes. Étant donné que le Canada renferme environ le tiers des ressources d'eau de la planète, il est quasiment toujours nécessaire, pour la construction de ces infrastructures, d'enjamber ou de longer un plan d'eau quelconque. Les fonctionnaires pourraient vous donner plus de détails, mais je sais qu'en moyenne, le processus d'approbation est tel qu'il faut entre 12 et 20 mois pour obtenir un permis.

Pour certains projets mineurs, il suffirait d'un simple tampon d'approbation du ministère, mais l'ancienne loi exigeait que tous les projets soient assujettis à toutes les formalités bureaucratiques. Notre gouvernement a jugé préférable d'exempter ces projets mineurs des formalités bureaucratiques.

Le sénateur Spivak : Je me permets de vous faire remarquer, Monsieur Jean, qu'on ne construit pas des ouvrages sur un fossé de trois pieds d'eau. Même avec l'ancienne loi, il était possible d'éviter certaines évaluations environnementales.

J'aimerais être sûre de bien comprendre ce que vous dites. S'il s'agit d'un projet d'envergure, estimez-vous que, vu la nécessité de stimuler l'économie, nous n'avons plus besoin de consulter ou de surveiller la situation?

M. Jean : Pas du tout.

Le sénateur Spivak : Bien. Comment allez-vous simplifier le processus?

M. Jean : La nouvelle loi considère tous les plans d'eau comme des eaux navigables. Selon la définition, « eaux navigables » incluait tous les plans d'eau, y compris le fossé qu'avait creusé un fermier dans sa cour il y a 60 ans. Par exemple, pour construire une passerelle au-dessus de ce fossé, il fallait passer par toutes les formalités d'approbation prévues dans la loi.

Notre gouvernement essaie d'officialiser les exemptions qui existaient déjà mais qui étaient quand même assujetties à un processus d'approbation lourd et coûteux.

Le sénateur Spivak : Bien. J'aimerais poser une autre question. Le ministre a maintenant le pouvoir de déterminer si, pour certains « ouvrages » et « voies d'eau », une évaluation environnementale est nécessaire. En d'autres termes, il y aura deux catégories d'ouvrages et de voies d'eau, et on pourra décider, par arrêté, que certains ouvrages et voies d'eau ne sont plus assujettis à la Loi sur les textes réglementaires. L'exemption de ces ouvrages et voies d'eau accélérera leur approbation, certes, mais les projets en question ne seront plus assujettis à des examens, à des formalités d'approbation et à des évaluations parlementaires. De plus, le pouvoir du ministre ne se limite pas à des ouvrages secondaires; il pourrait s'agir d'ouvrages de grande envergure.

Pourriez-vous nous expliquer pourquoi il était nécessaire de procéder de cette façon? Voulez-vous dire que, pour ne pas perdre de temps, il faut tourner la Loi sur les textes réglementaires?

Mr. Jean: Absolutely not, madam. My understanding is that scrutiny will continue to take place in major works. Let me assure you that the integrity of environmental assessments will not be hampered in any way by the coming into force of this act.

My understanding of the minister's ability to exclude particular works or waterways is those waterways that are already, as I mentioned, rubber-stamped and excluded by the department.

Senator Spivak: My apologies. I did not ask the question properly.

Mr. Jean: Maybe I misheard; I apologize.

Senator Spivak: It is within the minister's power to create classes of works and classes of water. The minister can do that without going through the necessities of the Statutory Instruments Act. We were told that was indeed the case.

Mr. Jean: I will refer to the official here.

David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada: That is correct. That was determined to be a requirement in order to deal in a timely basis with the economic crisis that was at hand. The NWPA approvals were recognized as a key piece to refurbishment and development of infrastructure. Also, for major refurbishment and major redevelopment projects, which is what we are speaking of, in order to achieve benefits out of the two-year infrastructure funding, the timing had to be streamlined.

Thus, yes, orders are used with the concept that ultimately they would be reverted into regulations, and that converting them to regulations would provide the full regulatory process, including full public consultation.

Senator Spivak: Again, I want to be clear that I am interpreting what you are saying. All of this is in the interest of speed — let us get things done more quickly. Is that right?

Mr. Osbaldeston: The orders provide for speed, but not to the detriment of navigational safety or environmental oversight.

Senator Spivak: Yes, but it is the case that you do not need parliamentary scrutiny of those orders. The minister has the sole power to determine, without any other person or Parliament, which classes of waters — to separate those works and waters.

Mr. Osbaldeston: That is correct.

The Chair: I point out, Mr. Osbaldeston, and for your information, Mr. Jean, that when the officials appeared before us on April 22 or April 23, they undertook to provide us with additional information, including the 10 orders that have already been made by Minister Baird under this law. We have not received that information yet and we are anxiously awaiting it.

M. Jean : Absolument pas, Madame. Que je sache, cette surveillance va être maintenue pour les ouvrages d'envergure. Permettez-moi de vous rassurer en vous disant que l'entrée en vigueur de cette nouvelle loi ne compromettra en aucune façon l'intégrité des évaluations environnementales.

Que je sache, le pouvoir du ministre d'exempter certains ouvrages ou voies d'eau concerne, comme je l'ai déjà dit, ceux qui ne nécessitent déjà maintenant qu'un tampon d'approbation du ministère.

Le sénateur Spivak : Excusez-moi, je n'ai pas bien formulé ma question.

M. Jean : Je l'ai peut-être mal comprise, excusez-moi.

Le sénateur Spivak : Le ministre a le pouvoir de créer des catégories d'ouvrages et des catégories de voies d'eau, et il peut le faire sans tenir compte des exigences de la Loi sur les textes réglementaires. C'est ce qu'on nous a dit.

M. Jean : Je vais demander au représentant du ministère de vous répondre.

David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables, Transports Canada : C'est exact. Cela a été jugé nécessaire étant donné la crise économique que nous traversons. On a estimé que le processus d'approbation de la LPEN était un élément important pour la construction et la réparation des infrastructures. De plus, pour ce qui est des grands projets d'infrastructure, ce dont nous parlons, il fallait simplifier le processus d'approbation afin que le financement prévu pour deux ans puisse être débloqué plus rapidement et donner des résultats.

Des arrêtés seront pris, en effet, qui finiront par être reconduits dans les règlements, ce qui constituera le processus de réglementation, et il y aura des consultations publiques.

Le sénateur Spivak : Permettez-moi encore une fois de m'assurer que j'ai bien compris. Toutes ces mesures sont prises par souci d'accélérer les choses, n'est-ce pas?

M. Osbaldeston : Les arrêtés permettront d'accélérer les choses, mais ils ne compromettront ni la sécurité de la navigation ni la protection de l'environnement.

Le sénateur Spivak : Certes, mais le Parlement n'a pas son mot à dire pour ce qui est de ces arrêtés. Le ministre a le pouvoir à lui seul de définir des catégories d'ouvrages et de voies d'eau.

M. Osbaldeston : C'est exact.

Le président : Permettez-moi de vous faire remarquer, Monsieur Osbaldeston, et à vous aussi, Monsieur Jean, que lorsque les représentants du ministère ont comparu devant nous le 22 ou le 23 avril derniers, ils nous ont promis de nous faire parvenir d'autres informations, notamment les 10 arrêtés qui ont été pris par le ministre Baird en vertu de cette loi.

Mr. Jean: May I respond to that? I did receive them; they are public knowledge now. I have copies to distribute to the committee. They are hot off the press less than an hour ago. I will have someone distribute them.

As well, I wish to advise Senator Spivak that part of the ministerial issue is why there is a proposed further review of the act in five year.

Senator Spivak: That is too late. I am sorry; continue.

Mr. Jean: That was what I was going to say, madam. I understand that particular issue may be of some concern. It is also a concern to other people, myself included.

However, in this particular case, I suggest that the situation will be remedied and is necessary, based on not only the global economic downturn but, as you said, to speed things up. These decisions were already being made; they just had to go through a process. For instance, to revitalize the deck of a bridge or to replace a bridge that already existed, a project must go through that entire process.

It seems to me that in some cases this would be a bad use of tax dollars and a bad use of time. If I may give a personal example, as you know, I am from Fort McMurray, which has had a tremendous growth rate. My constituents have a four-hour drive to go 30 kilometres because of a bridge going over the Athabasca River. When there is an accident, or any kind of holdup, they must wait for two hours there and two hours back to be able to spend time with their family. It should take them about 26 minutes.

The regulatory approval on that particular bridge happened a month and a half ago. From my perspective, that is an unacceptable thing for the quality of life of my citizens. Indeed, two bridges already exist in that location; a third bridge is necessary to add an additional five lanes, and it has been necessary for some three or four years.

The Chair: I would like to thank you for bringing the orders that are now being circulated to my colleagues on the committee.

Senator Milne: I have just discovered another question in these orders that I am scanning through quickly.

Mr. Jean, thank you very much for coming before us tonight; I appreciate it. My question follows along Senator Spivak's question. It is political.

We understood from the department officials who were here before that they have been studying revisions to this act for 20 years. Because of the great rush to get this through, only some of the revisions that they have been looking at are included.

Who made the decision to cut the process even shorter and stick the revisions in the Budget Implementation Act? Was it the minister? If not, was it even higher up?

Mr. Jean: Quite frankly, your question is beyond my pay grade. I am not privy to that information.

M. Jean : Puis-je répondre à cela? J'ai reçu ces arrêtés, ils font partie du domaine public. Je peux en distribuer des exemplaires aux membres du comité. En fait, ils ont été imprimés il y a moins d'une heure. J'en ai quelques exemplaires que je peux faire distribuer.

J'aimerais dire au sénateur Spivak que c'est justement en raison de cette discrétion ministérielle que nous avons prévu un examen de la loi dans cinq ans.

Le sénateur Spivak : C'est trop loin. Excusez-moi, vous pouvez continuer.

M. Jean : C'est ce que j'allais dire, Madame. Je comprends votre préoccupation; d'autres personnes la partagent, et j'en fais partie.

Toutefois, dans ce contexte, j'estime que c'était nécessaire car il fallait intervenir rapidement, et pas seulement à cause de la crise économique mondiale. Ces projets étaient déjà approuvés dans le passé, mais ils étaient assujettis à toute une série de formalités. Par exemple, pour réparer le tablier d'un pont ou remplacer un pont existant, il fallait passer par tout le processus d'approbation.

Il me semble que, dans certains cas, c'est du gaspillage de temps et d'argent du contribuable. Permettez-moi de vous donner un exemple personnel. Comme vous le savez, je viens de Fort McMurray, qui a connu un taux de croissance spectaculaire. Mes électeurs mettent quatre heures pour faire 30 km à cause d'un pont qui enjambe la rivière Athabasca. Lorsqu'il y a un accident, ou n'importe quel embouteillage, ils doivent attendre deux heures à l'aller et deux heures au retour avant de retrouver leur famille. Normalement, ça devrait leur prendre environ 26 minutes.

Le processus réglementaire a finalement autorisé la réfection de ce pont il y a à peine un mois et demi. J'estime que c'est inacceptable car cela nuisait considérablement à la qualité de vie des habitants de ma circonscription. En fait, il y a deux ponts dans cette région, mais il en faudrait un troisième car on a besoin de cinq voies supplémentaires depuis trois ou quatre ans déjà.

Le président : Je vous remercie d'avoir apporté les arrêtés que nous sommes en train de distribuer aux membres du comité.

Le sénateur Milne : Je suis en train de parcourir rapidement ces arrêtés, et une autre question me vient à l'esprit.

Monsieur Jean, je vous remercie sincèrement de comparaître devant nous ce soir. Ma question est du même ordre que celle du sénateur Spivak. Elle est politique.

Les représentants du ministère qui ont comparu devant notre comité nous ont dit qu'ils travaillaient à la révision de cette loi depuis une vingtaine d'années. Dans sa hâte à faire adopter le projet de loi, le gouvernement n'a retenu qu'une partie des modifications envisagées par le ministère.

Qui a décidé de raccourcir encore davantage le processus et d'intégrer les modifications dans la Loi d'exécution du budget? Était-ce le ministre ou quelqu'un au-dessus?

M. Jean : Très franchement, votre question me dépasse un peu. Je ne suis pas dans le secret des dieux.

Senator Milne: As a lowly parliamentary secretary, surely you know whether the minister made the decision?

Mr. Jean: To be honest, senator, I do not; but if I had that option, I would have included it as well, with respect.

Senator Milne: I have a question about canoeing that I will save perhaps for a second round, but the other political thing that concerns me about this bill is that so much discretion is given to the minister. If he is a good minister, he may not use it; but in the future, a minister may use it and entirely exempt any work whatsoever from environmental regulations. That power exists now in these revisions to the act, which is one concern.

The other concern is that the regulations are not statutory regulations. That is paragraph 327(12)(2.2); they are not statutory regulations and cannot be reviewed by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. There is no parliamentary overview whatsoever. This rests entirely in the hands of the minister, and there are enormous powers being given to the minister by this portion of the bill.

Mr. Jean: In relation to the committees and their own mandate, my understanding of the standing orders is that a committee can take it upon itself to study whatever it wishes to study and make recommendations to the government and to the house on whatever that issue may be.

I certainly would suggest that something as intrinsic to our country's values as the navigational ability from one end of this country to the other should be of great concern to the people of Canada. Based upon a letter-writing campaign or information provided to the House of Commons or to any member of the house through the people they represent, the appropriate committee would be able to study that issue. As a parliamentary secretary, I have many issues brought forward by members of other parties. We are bound by the will of the committee to study those things.

Senator Milne: In the Senate, committees cannot study things that have not been referred to them. There are only two committees that can do that, Rules and Internal Economy. Those are the only two committees that can take up studies on their own. The rest must have studies or issues sent to them.

Whether this applies to Scrutiny of Regulations I do not know; but I do know that the committee has enough regulations it is required to study that I would be astounded if it picked up on something it was not required to study.

Mr. Jean: I was not aware of that, senator.

Senator Milne: I am very concerned about the enormous powers this bill gives to the minister.

Senator St. Germain: On a point of clarification, are you saying that a committee requires a reference from the Senate before it can study something?

Senator Milne: Yes, as I know your committee has.

Le sénateur Milne : Même un simple secrétaire parlementaire doit savoir si c'est son ministre qui a pris la décision?

M. Jean : Très franchement, sénateur, je ne le sais pas. Mais si j'avais été à sa place, j'aurais pris la même décision.

Le sénateur Milne : Je voulais poser une question au sujet du canotage, mais je vais la garder pour un deuxième tour, éventuellement. L'autre aspect politique qui me préoccupe au sujet de ce projet de loi est qu'il donne autant de pouvoir au ministre. Si c'est un bon ministre, il ne s'en servira peut-être pas, mais qui sait si, à l'avenir, un ministre ne voudra pas exempter n'importe quel ouvrage des règlements environnementaux? Or, selon les modifications apportées à la loi, il sera habilité à le faire.

L'autre aspect qui me préoccupe est le fait que les règlements ne sont pas des règlements d'application. En effet, le paragraphe 327(12)(2.2) dit bien qu'il ne s'agit pas de règlements d'application et qu'ils ne peuvent pas être examinés par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Le Parlement n'a donc aucun droit de regard. Tout dépend uniquement du ministre, et cette partie du projet de loi lui donne énormément de pouvoir.

M. Jean : Pour ce qui est des comités et de leur mandat, le règlement prévoit, sauf erreur de ma part, qu'un comité peut décider d'entreprendre une étude de sa propre initiative, et de faire des recommandations au gouvernement et à la Chambre sur quelque question que ce soit.

Je suis convaincu qu'une question aussi rattachée aux valeurs canadiennes que le droit de naviguer sur toutes les voies d'eau du pays revêt une grande importance pour tous les Canadiens. Si un grand nombre d'entre eux adressent des lettres ou des questions en ce sens à la Chambre des communes ou à leur député, le comité compétent pourra entreprendre une étude sur le sujet. En qualité de secrétaire parlementaire, je reçois beaucoup de questions que me soumettent des députés d'autres partis, mais, en dernière analyse, c'est le comité qui décide s'il veut entreprendre ou non un examen de la question.

Le sénateur Milne : Au Sénat, les comités ne peuvent pas examiner des questions dont ils n'ont pas été saisis, à l'exception du comité de la réglementation et du comité de la régie interne. Ce sont les deux seuls comités qui peuvent décider d'entreprendre une étude de leur choix. Les autres comités doivent avoir été saisis d'une question ou d'un dossier par le Sénat.

Je ne sais pas si cela s'applique au Comité d'examen de la réglementation, mais je sais que ce comité a déjà un grand nombre de règlements à examiner obligatoirement, et je serais donc fort étonnée qu'il décide d'en examiner d'autres.

M. Jean : J'ignorais cela, sénateur.

Le sénateur Milne : Ce projet de loi donne au ministre des pouvoirs énormes, et cela me préoccupe beaucoup.

Le sénateur St. Germain : J'aimerais avoir une petite précision. Avez-vous dit qu'un comité ne pouvait entreprendre l'examen d'une question qu'après en avoir été saisi par le Sénat?

Le sénateur Milne : Oui, et c'est le cas de votre comité.

Senator St. Germain: I was just wondering exactly what the question was.

Senator Milne: That is what I said.

Senator St. Germain: The thing is if we want to study something, we can go to the Senate. As the parliamentary secretary has pointed out, maybe it would be a good idea to study things like this. I am sure we could get a reference.

Senator Milne: Unfortunately, as you know, senator, many of our committees are bogged down in government legislation; certainly, the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs is bogged down in government legislation and simply has not had the time to do even the statutory five-year reviews on some of the things that we should have been doing them on.

Senator St. Germain: Clear the deck, Senator Milne; I know you are capable of it.

Senator Milne: I am trying to clear your deck.

Mr. Jean, you are sitting beside a department official who appeared before us a week or two ago and told me if I sat in a canoe in a foot of water, I would probably sink it. As a canoeist, I am sure you can tell him that if you are sitting in a 16-foot canoe, it will probably go down about two inches. If you put almost a tonne of weight in the canoe, it will go down four inches at the maximum.

Navigable waters, as you yourself have said, are every body of water in Canada. It is anything that is over an inch deep. I am concerned about some of the items in this bill — for example, that 100 metres are protected upstream and downstream from various and assorted works. You can certainly canoe through 100 metres very quickly. You can canoe every body of water in Canada, so I think that this is far too wide.

Mr. Osbaldeston, I think you were the one who told me that.

Mr. Jean: I also wanted to clarify, Senator Spivak, why this was included in the Budget Implementation Act. As a matter of course, the previous Liberal budget, in the Thirty-eighth Parliament, in 2005, introduced Bill C-43, which amended nearly 20 pieces of legislation. There is precedent for that; it has happened in the past, and certainly under different governments; examples include the Canadian Environmental Protection Act, the Asia-Pacific Foundation of Canada Act and the Income Tax Act. Significant changes have been made to particular acts through budget implementation bills.

Remember that as a government we wanted to ensure that no body of water fell through the cracks, and that is why “navigable waters” includes every single body of water in Canada. We are making exclusions, instead of having a definition of navigable waters and having things fall through the cracks that should not fall through the cracks, and that is how we will ensure that we

Le sénateur St. Germain : Je me demandais simplement quelle était la question.

Le sénateur Milne : C'est ce que j'ai dit.

Le sénateur St. Germain : En fait, si nous voulons entreprendre une étude, nous pouvons nous adresser au Sénat. La façon de faire proposée par le secrétaire parlementaire est sans doute une bonne idée. Je suis sûr que nous pourrions obtenir un renvoi.

Le sénateur Milne : Malheureusement, comme vous le savez, sénateur, bon nombre de nos comités ont beaucoup de projets de loi à examiner; c'est notamment le cas du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, qui n'a même pas eu le temps de faire les examens quinquennaux réglementaires qu'il aurait dû faire.

Le sénateur St. Germain : Faites le ménage, sénateur; vous en êtes parfaitement capable.

Le sénateur Milne : C'est plutôt votre ménage que je suis en train de faire.

Monsieur Jean, vous êtes assis à côté d'un fonctionnaire qui a comparu devant notre comité il y a une semaine ou deux et qui m'a dit que, si je prenais place dans un canot dans un pied d'eau, je le ferais probablement couler. Puisque vous faites du canot, vous pouvez certainement lui dire que, lorsqu'on prend place dans un canot de 16 pieds, il s'enfonce d'à peu près deux pouces, et que si vous y placez une charge d'une tonne, il s'enfonce de quatre pouces au maximum.

Comme vous l'avez dit vous-même, les eaux navigables comprennent tous les plans d'eau du Canada c'est-à-dire tout ce qui a plus d'un pouce d'eau de profond. Il y a certaines dispositions du projet de loi qui m'inquiètent, par exemple, le fait que les 100 mètres en amont et en aval d'un ouvrage soient protégés. En canot, cette distance se fait très rapidement. On peut faire du canot sur tous les plans d'eau au Canada, et je pense donc que cette disposition est beaucoup trop générale.

Monsieur Osbaldeston, je crois que c'est vous qui m'avez dit cela.

M. Jean : Je voulais aussi vous expliquer, sénateur Spivak, pourquoi ces modifications ont été intégrées à la Loi d'exécution du budget. En fait, l'ancien budget libéral de 2005, celui de la 38^e législature, était assorti du projet de loi C-43, qui modifiait près de 20 textes législatifs. Il y a donc un précédent : cela a déjà été fait par des gouvernements différents. À titre d'exemple, je peux vous citer la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, la Loi sur la Fondation Asie-Pacifique du Canada, et la Loi de l'impôt sur le revenu. Des modifications importantes ont été apportées à ces lois au moyen de projets de loi d'exécution du budget.

N'oubliez pas que notre gouvernement veut s'assurer qu'aucun plan d'eau ne passe entre les mailles du filet, si je puis m'exprimer ainsi, et c'est pour cela que l'expression « eaux navigables » comprend tous les plans d'eau du Canada. Nous préférons faire des exceptions, plutôt que de définir « eaux navigables » d'une façon qui permettrait à certaines situations de passer entre les

keep navigable water as an intrinsic part of our culture in Canada and create those exemptions that Mr. Osbaldeston commented upon.

Senator Milne: Including the farmer's ditch.

Mr. Jean: But then making exclusions so that we can exclude those particular pieces that do not make sense to be in the act.

Senator Milne: You are depending too much on a single minister.

The Chair: You made available to us a few moments ago a Minor Works and Waters (Navigable Waters Protection Act) Order. Could one of you describe for us what it is you have handed to us in both official languages? To me, it looks like only one particular order, and we wrote a letter listing a whole lot of other things. I do not want the record to be confused. This is not a response to our letter, is it, Mr. Osbaldeston?

Mr. Osbaldeston: No. The material is being prepared for that.

The Chair: What is this?

Mr. Jean: This is an example of the ministerial order that has just been released for public consumption. Indeed, I wanted to ensure I brought it tonight, as soon as it was off the presses. I made several phone calls to some of your members, asking them what they were particularly interested in and if I could provide any additional information. I did receive those requests, and this is one of them.

The Chair: I meant to say at the outset, thank you very much for having made those phone calls. We thought it was a very proactive and constructive thing you did, and we appreciate it.

Senator Neufeld: First, for an act that was developed in 1882 and had one small amendment in 1965, I think some amendments were long overdue. I am not here to beat up some of those amendments; I just want some clarification on a couple of items.

Witnesses came before us a week ago and also wrote in a letter that the Navigable Waters Protection Act is an important trigger for the Canadian Environmental Assessment Act, and in some cases it is the only trigger for any environmental assessment, federal or provincial.

I am not asking you to comment on the provincial case but on the federal case. Would that in fact be true, or is that someone just writing something?

Mr. Osbaldeston: It is highly unlikely that that would be the case. I think I mentioned during my testimony that, because of the nature of the business we are in, which is review and approval of works in, on, through, over or under water, we work very closely, hand in hand, with the Department of Fisheries and Oceans. For

mailles du filet. C'est ainsi que nous réussirons à faire en sorte que les eaux navigables continuent de faire partie intrinsèque de notre culture canadienne, et également en autorisant les exemptions dont vous a parlé M. Osbaldeston.

Le sénateur Milne : La passerelle au-dessus du fossé du fermier.

M. Jean : En prévoyant des exemptions pour les projets qu'il était déraisonnable d'assujettir à toutes les formalités d'approbation.

Le sénateur Milne : Vous donnez trop de pouvoirs à un seul ministre.

Le président : Vous nous avez remis, il y a quelques instants, l'Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires (Loi sur la protection des eaux navigables). L'un d'entre vous pourrait-il nous expliquer le contenu de ce document que vous nous avez remis dans les deux langues officielles? Il me semble qu'il n'y a là qu'un seul arrêté, alors que nous avions demandé dans notre lettre toute une liste de documents. Je tiens à ce que les choses soient clairement consignées au procès-verbal. Ce n'est pas la réponse à notre lettre, n'est-ce pas, Monsieur Osbaldeston?

M. Osbaldeston : Non. Nous sommes en train de réunir toutes les informations nécessaires pour répondre à votre lettre.

Le président : De quoi s'agit-il?

M. Jean : C'est l'exemple d'un arrêté ministériel qui vient d'être publié. Je tenais à vous l'apporter ce soir, dès son impression. J'ai appelé plusieurs membres du comité pour leur demander s'il y avait des choses qui les intéressaient en particulier, et certains m'ont demandé, entre autres, d'apporter ce document.

Le président : Je vous remercie sincèrement d'avoir pris la peine d'appeler certains membres du comité. Cela témoigne d'une attitude proactive et constructive, et nous vous en sommes reconnaissants.

Le sénateur Neufeld : Étant donné que la loi remonte à 1882 et qu'une seule modification mineure y a été apportée en 1965, je pense qu'il était grand temps de l'actualiser. Mais je ne suis pas ici pour critiquer certaines modifications, je voudrais simplement avoir quelques précisions.

Des témoins ont déclaré devant notre comité il y a une semaine, et ont également indiqué dans une lettre, que la Loi sur la protection des eaux navigables est une balise importante, voire la seule, pour la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, qu'il s'agisse d'évaluations fédérales ou provinciales.

Je ne vous demande pas ce qu'il en est des évaluations provinciales, mais pourriez-vous me dire si cela est vrai pour les évaluations fédérales, ou bien s'il s'agit simplement de quelque chose qu'on écrit, sans plus.

M. Osbaldeston : Je crois que c'est fort peu probable. Je pense avoir mentionné au cours de mon témoignage que, étant donné la nature de notre rôle, qui consiste à examiner et à approuver la construction d'ouvrages au-dessus, en dessous, à la surface ou à l'intérieur des voies d'eau, nous travaillons en étroite

example, even though a bridge may not actually touch the water surface, it does create a shadow over the water surface, and if the shadow is big enough, that has interest to Fisheries and Oceans with respect to fish habitat. My answer is that it is a rarity.

Senator Neufeld: Thank you. I appreciate that, because I remembered to a degree what you had told me and I wanted to reconfirm that that was in fact the case.

Mr. Jean: My understanding is that the trigger within the Navigable Waters Protection Act — and I would ask the officials here today to make any suggested changes — is whether the work would interfere substantially in some form with the waterway, which would be picked up, to my understanding, primarily by provincial legislation, notwithstanding that it would be picked up by the Navigable Waters Protection Act as well. The government is trying to eliminate the duplication and unnecessary expenditures and actions by government officials. However, if the work does trigger a substantial interference, my understanding is that indeed an environmental assessment would still be necessary, notwithstanding the changes to the Navigable Waters Protection Act.

Senator Neufeld: Thank you.

Mr. Jean: Would you like clarification from the officials on that?

Senator Neufeld: No. That is good enough for me. I just wanted to be sure about what you said the first time, and you are saying almost exactly the same thing now, so I am satisfied with that response.

Mr. Jean: you said that if you can paddle a waterway, it will still be subject to the Navigable Waters Protection Act. How do you define a small creek or a small waterway that you could float a canoe on for maybe four months out of the year and the rest of the time it is dry? Is that navigable water or not?

Mr. Jean: Yes, it is. However, it might be exempted, depending on the size and the exemptions set out in the amendments. As I said before, everything is a navigable waterway in Canada, but there are exemptions provided by this legislation, and exemptions that can be taken out because the waterway is simply not navigable. Those include many of the creeks on my trapline in Northern Alberta, for instance, where you could not get a canoe through the creek even if there was enough water, because of the beaver dams and trees across it. I would ask the officials to confirm whether that is the case. That is why, again, we said that all waterways will be navigable, but there will be exemptions to exclude them from the process. It takes up to 20 months to go through the application process.

Would that be fair to say?

collaboration avec le ministère des Pêches et Océans. Par exemple, même si un pont ne touche pas vraiment la surface de l'eau, il peut jeter une ombre sur la surface qui, selon son ampleur, peut attirer l'attention de Pêches et Océans dans la mesure où cela nuit à l'habitat des poissons qui s'y trouvent. Je dirais cependant que c'est rare.

Le sénateur Neufeld : Merci. Je voulais entendre votre réponse car je me souvenais assez bien de ce que vous m'aviez dit, et je voulais m'assurer que j'avais bien compris.

M. Jean : Que je sache, le critère que prévoit la Loi sur la protection des eaux navigables — et les fonctionnaires ici présents me corrigeront si je me trompe — est de savoir si l'ouvrage nuit d'une façon ou d'une autre à la voie d'eau, ce qui relèverait alors principalement de la législation provinciale mais aussi de la Loi sur la protection des eaux navigables. Le gouvernement essaie d'éliminer les chevauchements et toute dépense ou intervention inutile de la part des fonctionnaires. Cependant, si l'ouvrage nuit effectivement à la voie d'eau, je crois comprendre qu'une évaluation environnementale sera toujours jugée nécessaire, malgré les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables.

Le sénateur Neufeld : Merci.

M. Jean : Désirez-vous un complément d'informations de la part des fonctionnaires?

Le sénateur Neufeld : Non. La réponse me suffit. Je voulais m'assurer que, lors de votre première comparution, vous aviez dit la même chose qu'aujourd'hui. Je suis satisfait de votre réponse.

Monsieur Jean, vous avez dit que toute voie d'eau sur laquelle on peut faire flotter un canot est automatiquement couverte par la Loi sur la protection des eaux navigables. Comment définissez-vous le petit ruisseau ou la voie d'eau mineure sur lesquels on ne peut faire flotter un canot qu'à peine quatre mois par an, car le reste du temps, ils sont secs? S'agit-il d'eaux navigables ou pas?

M. Jean : Oui, ce sont des eaux navigables, mais ils peuvent faire l'objet d'une exemption, conformément aux modifications apportées à la loi. Comme je l'ai dit tout à l'heure, tous les plans d'eau sont considérés comme des eaux navigables au Canada, mais la loi prévoit des exemptions, notamment lorsque les eaux ne sont manifestement pas navigables. Cela comprend bon nombre des ruisseaux qui sillonnent mon territoire de piégeage dans le Nord de l'Alberta, par exemple, où vous ne pourriez pas faire flotter un canot même s'il y avait assez d'eau, à cause des barrages de castors et des troncs d'arbres qui obstruent le passage. J'aimerais que les fonctionnaires confirment que je ne me trompe pas. C'est la raison pour laquelle, encore une fois, nous avons décidé que tous les plans d'eau seraient considérés comme des eaux navigables, mais qu'on accorderait des exemptions pour affranchir certaines situations de tout le processus d'approbation qui, dans certains cas, peut prendre jusqu'à 20 mois.

Pouvez-vous confirmer ce que je viens de dire?

Mr. Osbaldeston: That is correct. It is key. If you are paddling on the waterway now, you will be able to paddle on it in future. If you are paddling on it now, it falls under the purview of this legislation and it will continue to fall under the purview of this legislation.

We recognize fully that some of the best whitewater is around only for a short period of time in any given season, for the purpose of whitewater kayaking and rafting. That is recognized. If you are paddling it, you will continue to be able to paddle it and it will continue to be reviewed under this legislation.

One key piece is that the very first review of any waterway determines the navigation that currently exists on the waterway. Is there navigation currently there, and what is it? What is its nature?

Senator Neufeld: I live just west of you, so I am aware of and talking about the same things you experience. It still bothers me. Not all those streams are whitewater. Not everything is whitewater, and we should never think it is. There are well over 300,000 streams in British Columbia alone. There are many places to put in a canoe or kayak and have some fun, but there are problems with streams that only run in the spring with spring run-off and then they are dry. You are telling me they would still be subject to the Navigable Waters Protection Act and the minister would have to make a decision to exempt that? Is that correct? He or she could do that on what grounds? How does the minister, whoever it happens to be, make that decision?

Mr. Osbaldeston: Under the orders, as a class of water, not for exemption — and I want to emphasize that it is not exemption to the legislation — the orders merely exempt you from having to apply for approval in advance of construction. All other aspects of the legislation apply, which continues with respect to the fact that if someone subsequently makes a complaint that you have constructed something in accordance with the order improperly or that there is another factor that came into play that was not considered, we can still go back and order you through a full review process and modification process if necessary in order to meet safety requirements and to balance the public right of navigation. It is not exemption; it is exclusion from a process of application for approval. All other aspects apply.

With respect to your question about seasonal streams, how would we exclude them from an application process if someone wanted to build something on them? We would have to create, under this new legislation, a class of waters specifically defining a seasonal stream, for example. It could be flows; it could be whatever. I do not know what it would be. I have not thought that far. We have not considered it.

However, one thing that would go in the face to negate such a proposal would be the question of whether navigation actually exists on that particular stream, albeit over the course of four

M. Osbaldeston : C'est exact. C'est là l'essentiel de tout le projet de loi : si vous pouvez faire flotter un canot sur une voie d'eau aujourd'hui, vous pourrez continuer à le faire à l'avenir. Aujourd'hui comme demain, la voie d'eau tombe sous le coup de la loi.

Nous sommes bien conscients que la descente des rapides en canot ou en kayak ne se fait que pendant une courte période chaque année. Si vous faites déjà du canot, vous pourrez continuer à en faire, mais la loi s'appliquera.

La toute première évaluation de la voie d'eau permet de déterminer le type de navigation qui s'y fait déjà, sa nature, et cetera.

Le sénateur Neufeld : J'habite juste à l'ouest de là où vous habitez, et je connais donc bien les situations dont vous avez parlé. Il y a quand même quelque chose qui continue de me tracasser. Il ne faut pas croire que tous les cours d'eau se prêtent à la descente des rapides. Il y a plus de 300 000 cours d'eau rien qu'en Colombie-Britannique. On peut faire du canot ou du kayak sur un grand nombre d'entre eux, mais les problèmes se posent avec ceux qui n'ont de l'eau qu'au printemps et à la fonte des neiges, et qui sont à sec le restant de l'année. Voulez-vous dire que ces cours d'eau sont quand même assujettis à la Loi sur la protection des eaux navigables, et que le ministre devra prendre la décision de les en exempter? C'est bien cela? Pour quels motifs le ferait-il? Comment le ministre pourra-t-il prendre une telle décision?

M. Osbaldeston : Par voie d'arrêté, le ministre va déterminer des catégories d'eaux navigables, et non pas décréter des exemptions; j'insiste là-dessus, il ne s'agit pas d'exemptions à la loi. Les arrêtés consisteront simplement à exempter certains projets de construction du processus d'approbation préalable. Toutes les autres dispositions de la loi s'appliqueront, notamment si quelqu'un se plaint par la suite que vous avez construit un ouvrage qui n'est pas conforme à l'arrêté, ou si un autre facteur intervient, qui n'avait pas été pris en compte au départ. À ce moment-là, on pourra vous faire revenir à la case départ, et vous assujettir à tout le processus d'approbation et d'examen des modifications, s'il y a lieu, afin que le projet soit conforme aux exigences de sécurité et ne nuise pas au droit du public de naviguer sur le cours d'eau en question. Il ne s'agit donc pas d'une exemption, mais d'un affranchissement du processus d'approbation. Toutes les autres dispositions s'appliquent.

Pour ce qui est de votre question sur les cours d'eau intermittents et sur la façon dont nous pourrions les affranchir du processus d'approbation si quelqu'un voulait y construire un ouvrage quelconque, je vais vous répondre de la façon suivante. Nous allons devoir créer, dans le cadre de cette nouvelle loi, une catégorie d'eaux navigables définissant ce qu'est un cours d'eau intermittent, par exemple, selon le débit ou d'autres facteurs. Nous n'y avons pas encore réfléchi.

Cependant, il me semble que, dans ce cas particulier, si l'on pratique la navigation sur le cours d'eau ne serait-ce que pendant quatre mois par an, il sera difficile de ne pas refuser un projet

months. If there is active navigation based on a local situation and we have obtained that local knowledge, we would be hard-pressed to make an order saying you would not need to apply, I would suggest.

Senator Neufeld: Actually, those answers bother me a little bit because I thought we were trying to simplify things to actually get some things done on the ground. I am familiar with working on the ground. I am familiar with some of these waterways I am asking questions about, so I will ask one final question.

When you were here before, if I remember correctly, you said you had 70 people in all, including 40 inspectors for the whole country of Canada. Mr. Jean, how do you enforce the Navigable Waters Protection Act on all these streams that we just clarified? There are thousands, hundreds and hundreds of thousands of them that may have activity — not all have activity, but many do, especially where I come from. I cannot imagine it is any different where you come from. How do you manage that with 40 inspectors across all of Canada? I am not even talking about Ontario and Quebec. Think about all the waterways there. Explain to me how you do that.

Mr. Jean: My understanding is it would be based primarily on a complaint process, and indeed the monetary penalties, which we have raised from \$5,000 per occurrence to \$50,000 per day, would be a deterrent to people intending to do something. For instance, in our particular area, the oil and pipeline industry will not want to be subject to the course of business; they will want to ensure they comply with this act because of the penalty, and of course it could harm them in substance.

I understand Premier Campbell has indicated that this act in its prior form was the number one job killer in British Columbia. I am sure you have heard that before. A constituent of mine in High Prairie, not far from where you are from, brought this to my attention when I was first running for this position. It was also brought forward by many constituents as being a job killer in Northern Alberta where, as I said, people take the environment very seriously. Although the act is a change, and although we may not have implemented it to the degree some wish it would be implemented, I believe it is a balance between the competing interests in this case — a good balance and a good start.

Senator Neufeld: I would have been the one prompting Premier Campbell to say that, because in my past life I was the Minister of Energy, Mines and Petroleum Resources. We had lots of projects on the books, not just with the Navigable Waters Protection Act but with the Canadian Environmental Assessment Agency, and they were holding back a huge amount. I hope that logjam bursts.

Senator McCoy: Welcome, Mr. Jean. You are a breath of fresh air and another Albertan. Thank you very much for bringing the ministerial orders, which we were told had been signed on April 22. We do appreciate your intervention in bringing them

d'aménagement. Si des études indiquent que le cours d'eau est effectivement utilisé, il me semble que nous pourrions difficilement prendre un arrêté affranchissant un projet d'aménagement du processus d'approbation.

Le sénateur Neufeld : En fait, vos réponses m'inquiètent un peu car je croyais que nous voulions simplifier le processus pour que les choses puissent se faire vraiment. Je connais bien la région et certaines des voies d'eau dont je parlais tout à l'heure, et j'aimerais vous poser une dernière question.

Quand vous avez comparu devant nous, vous avez dit, si je me souviens bien, que vous avez un effectif de 70 personnes, dont 40 inspecteurs, pour tout le Canada. Monsieur Jean, comment pouvez-vous faire appliquer la Loi sur la protection des eaux navigables sur tous les cours d'eau dont nous venons de parler? Il y en a des milliers, peut-être des centaines de milliers qui sont utilisés d'une façon ou d'une autre, peut-être pas tous, mais la plupart, surtout dans ma région, et c'est sans doute la même chose chez vous. Comment faites-vous pour surveiller la situation avec 40 inspecteurs à l'échelle du Canada? Je ne parle même pas de l'Ontario et du Québec, et de tous les cours d'eau qui s'y trouvent. Expliquez-moi comment vous faites.

M. Jean : Je crois savoir qu'on envoie un inspecteur quand il y a eu des plaintes et que des amendes sont imposées. Comme vous le savez, nous avons fait passer le montant de ces amendes de 5 000 à 50 000 dollars par jour. Par exemple, dans notre région, l'industrie du pétrole et des pipelines aura certainement intérêt à bien respecter cette loi car les amendes pourraient lui nuire considérablement.

Le premier ministre Campbell a dit que l'ancienne loi était l'ennemi numéro un de la création d'emplois en Colombie-Britannique. Je suis sûr que vous l'avez entendu. C'est l'un de mes électeurs de High Prairie qui m'a raconté ça, la première fois que je me suis présenté comme député. On a aussi dit que c'était l'ennemi n° un de la création d'emplois dans le Nord de l'Alberta, où, comme je l'ai dit, les gens prennent l'environnement très au sérieux. La nouvelle loi représente un changement par rapport à l'ancienne, peut-être pas autant que certains l'auraient voulu, mais je crois que nous avons trouvé un juste équilibre entre les divers intérêts en cause. Un juste équilibre et un bon début.

Le sénateur Neufeld : C'est sans doute moi qui ai soufflé ces paroles au premier ministre Campbell, car, dans une vie antérieure, j'ai été ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources pétrolières. Nous avions un grand nombre de projets en attente, pas seulement à cause de la Loi sur la protection des eaux navigables, mais aussi à cause de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, qui retenait tous ces projets. J'espère que cet amoncellement explosera un jour.

Le sénateur McCoy : Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Jean, et vous remercie sincèrement d'avoir pris l'initiative de nous apporter ces arrêtés ministériels qui ont été signés le 22 avril dernier. Il va sans dire que nous venons à peine d'en prendre

forward in as timely a fashion as you could. Needless to say, we have just seen them, so it is true that after some longer reading of them we might have more questions yet.

I will start with page 12 of the ministerial order that you have supplied us, which I believe is where the definition of minor navigable waters begins. In section 11(2), it says:

Sections of navigable waters are established as a class of navigable waters for the purposes of subsection 5 1(1) of the Act if ...

There seems to be a decimal point missing there. I am assuming that that should read 5.1. Do you think that would be correct?

Mr. Jean: With respect, I have just discovered I am missing page 5 of my own document.

Senator McCoy: We are on page 12.

Mr. Jean: But the reference is to section 5, which is found on page 5, and I do not have page 5.

The Chair: Neither do we.

Mr. Jean: I apologize for that. I will advise you that that was not intentional on my part. I asked for that to be copied. I would be happy to do the same as I do for my constituents, who are the most important people in my life and my bosses, except for my immediate family, and that is any questions you have that I or the officials cannot answer today I would be happy to get back to you; and if you find additional questions in the future, I would be happy to respond to those as well.

Senator McCoy: I appreciate your courtesy and generosity with your time, but looking at page 12, section 11(2), it refers to subsection 5 1(1). There is no decimal point. I am wondering whether that is meant to refer to section 5.1(1).

Mr. Jean: The reason I cannot answer that with certainty is that I do not have page 5.

Senator Banks: It is 5.1 of the act, not of these regulations.

Senator Milne: There is not one decimal point or one period in the entire document.

Senator McCoy: I am thinking if we could infer that, because when you come to paragraph (a) of 11(2) on page 12 it says here is what a class of minor navigable waters is, as I understand it.

Mr. Jean: I do see that indeed there should be a decimal there based upon my cursory look at it, and very astute of you to recognize that. I see page 14 of the clause-by-clause documents in the binder, which I believe you all have received, does indicate that there should be a decimal point there, so that would be an error that of course the sober second thought would pick up and indeed has.

The Chair: That was page 293 and 294 of the act.

Senator Milne: It is also on every page of this document.

connaissance et qu'une fois que nous les aurons lus, nous aurons peut-être encore plus de questions à vous poser.

À la page 14 de l'arrêté ministériel que vous nous avez remis, on peut lire, au début de la définition des eaux navigables secondaires, que l'article 11(2) porte que :

Les sections des eaux navigables sont établies comme catégories d'eaux navigables pour l'application du paragraphe 5 1(1) de la loi si [...]

J'ai l'impression qu'il manque le signe décimal, ici. Ça devrait être 5.1, n'est-ce pas?

M. Jean : Excusez-moi, je viens de me rendre compte qu'il manque la page 5 dans mon propre document.

Le sénateur McCoy : Nous parlons de la page 14.

M. Jean : Peut-être, mais cela fait référence à l'article 5, qui se trouve à la page 5, et je ne l'ai pas.

Le président : Nous non plus.

M. Jean : Je vous prie de m'excuser. Ce n'est absolument pas délibéré. J'ai tout simplement demandé qu'on fasse des photocopies du document. Tout ce que je peux faire, c'est vous proposer ce que je propose à mes électeurs, qui sont les personnes que je respecte le plus avec mes patrons et ma proche famille, à savoir que si vous avez des questions auxquelles ni moi ni les fonctionnaires ne peuvent répondre aujourd'hui, je serai ravi de vous faire parvenir une réponse plus tard. De même, si vous avez d'autres questions à me poser par la suite, je serai heureux de vous faire parvenir une réponse.

Le sénateur McCoy : Je vous sais gré de votre courtoisie et de votre disponibilité, mais je parlais de la page 14 et du paragraphe 11(2), où il est question du paragraphe 5 1(1). Je crois qu'il manque le signe décimal, et que ce devrait être le paragraphe 5.1(1).

M. Jean : Je ne peux pas vraiment vous répondre car il me manque la page 5.

Le sénateur Banks : Nous parlons de l'article 5.1 de la loi, et pas des règlements.

Le sénateur Milne : Il n'y a aucun point dans tout le document, qu'il s'agisse du signe décimal ou du point de ponctuation.

Le sénateur McCoy : Supposons qu'il y a un point; à l'alinéa a) du paragraphe 11(2) de la page 14, on définit la catégorie des eaux navigables secondaires, si je comprends bien.

M. Jean : Oui, je vois qu'il manque le signe décimal; je ne l'avais pas vu avant, et vous êtes très astucieux de l'avoir remarqué. À en juger d'après la page 14 des documents qui vous ont été remis dans un cahier, je crois, il devrait y avoir en effet un signe décimal ici. C'est une erreur que seul un second examen objectif peut déceler.

Le président : Il s'agit des pages 293 et 294 de la loi.

Le sénateur Milne : C'est aussi à chaque page de ce document.

Senator McCoy: I am not sure whether I am reading this correctly, but then it says that sections of navigable waters are an average width at the high-water level of less than — and I am assuming — 1.2 metres, which would be four feet, roughly.

Senator Spivak: Not 120.

Senator McCoy: Good. Is this the definition of minor water?

Mr. Jean: That is correct.

Senator McCoy: So a minor water is less than four feet wide and less than one foot deep, and the parts of the act that we have previously discussed do not apply to that?

Mr. Osbaldeston: The only thing that does not apply is that if you want to build something on it, you do not have to apply for approval prior to doing so.

Senator McCoy: Do you have the new act with you?

Mr. Jean: Yes, I do.

Senator McCoy: The new section 5.1(3) says that sections 6 to 11.1 do not apply. Then section 14.1 of the new act says that Part I, which deals with the ability of the minister to remove obstructions and obstacles from navigable waters, does not apply to classes of minor waters.

How does the minister intervene on minor waters if the act does not apply to minor waters? It seems to me like a circumlocution.

Mr. Jean: If I may complete subsection 5.1(3), it reads:

Sections 6 to 11.1 do not apply to works referred to in subsection (1) unless there is a contravention of subsection (2).

Section 5.1 (2) says:

The work shall be built, placed, maintained, operated, used and removed in accordance with the regulations or with the terms and conditions imposed under section 13.

My understanding, and I hope the officials will confirm this, is that standards will be set out with which these minor waterways and anything put over them have to comply. Those regulations will of course include having to be at a certain height, of a certain construction quality, et cetera.

Is that correct, Mr. Osbaldeston?

Mr. Osbaldeston: That is correct. Section 6 applies to unlawful works. It would not apply to a lawful work. Section 10 of the legislation deals with alterations. If you make modifications, you are stepping outside the criteria identified for a minor work within the legislation. If you step outside your defined class, you are into an application process. You are coming through with a new work, senator.

Le sénateur McCoy : Sauf erreur de ma part, l'arrêté dit, à la page 14, que les sections d'eaux navigables ont une largeur moyenne, mesurée à la laisse des hautes eaux, inférieure à 1,20 mètre, ce qui correspond à peu près à 4 pieds.

Le sénateur Spivak : Pas 120.

Le sénateur McCoy : Oui. Est-ce ainsi qu'on définit les eaux secondaires?

M. Jean : C'est exact.

Le sénateur McCoy : Autrement dit, les eaux secondaires ont une largeur inférieure à 4 pieds et une profondeur inférieure à 1 pied, et les dispositions de la loi dont nous avons discuté tout à l'heure ne s'appliquent pas à ces eaux-là, c'est bien cela?

M. Osbaldeston : Les seules dispositions qui ne s'appliquent pas concernent les projets qui ne sont pas assujettis au processus d'approbation préalable.

Le sénateur McCoy : Avez-vous le texte de la nouvelle loi avec vous?

M. Jean : Oui.

Le sénateur McCoy : Le nouveau paragraphe 5.1(3) porte que les articles 6 à 11.1 ne s'appliquent pas. Ensuite, l'article 14.1 de la nouvelle loi porte que la partie I, qui confère au ministre le pouvoir de faire enlever une obstruction ou un obstacle sur les eaux navigables, ne s'applique pas aux catégories des eaux secondaires.

Comment le ministre peut-il prendre des décisions relativement aux eaux secondaires si la loi ne s'applique pas aux eaux secondaires? J'ai l'impression que c'est un cercle vicieux.

M. Jean : Avec votre permission, j'aimerais poursuivre la lecture du paragraphe 5.1(3) :

Les articles 6 à 11.1 ne s'appliquent pas aux ouvrages visés au paragraphe (1), sauf en cas de contravention au paragraphe (2).

Le paragraphe 5.1 (2) porte que :

La construction, l'emplacement, l'entretien, l'exploitation, l'utilisation et l'enlèvement de l'ouvrage doivent être conformes aux règlements ou aux conditions visées à l'article 13, selon le cas.

Si je comprends bien, et j'espère que les fonctionnaires le confirmeront, des normes vont être établies, et tous les ouvrages envisagés à proximité de ces eaux secondaires devront s'y conformer. Ces normes porteront bien sûr sur la hauteur de l'ouvrage, la qualité de la construction, et cetera.

C'est bien cela, Monsieur Osbaldeston?

M. Osbaldeston : C'est exact. L'article 6 porte sur les ouvrages non autorisés, et pas sur les ouvrages autorisés. L'article 10 traite des modifications. Si vous apportez des modifications à un ouvrage, vous débordez des critères établis dans la loi pour les ouvrages secondaires. À partir du moment où vous sortez d'une catégorie définie dans la loi, vous êtes assujetti au processus d'approbation parce qu'il s'agit d'un nouvel ouvrage, sénateur.

If you are in the minor work category, there is no need to apply. If you modify it in any way outside the minor work, or if you decide to expand the minor waterway into a major canal system, you are becoming something other than a minor work or minor waterway and you have to come back to us, because you are brand new. You need to make an application and undergo the full review process, which could, in itself, trigger not only a navigational review but also an environmental review.

Senator McCoy: I would love to argue this in court, because I think your interpretation is generous. In fact, section 5.1 of the new act says that the act does not apply in the case of either a minor work or a minor water. It is not “both” but “or.”

If you build something in a minor water as your minister has now defined it, which is less than four feet wide and a foot deep, which we have established, through expert testimony from people who paddle from one side of the country to the other, is navigable and frequently navigated, you are out of luck; you have no authority. Your minister has no authority to intervene whether the work is legal or not. There are no conditions, as far as I can tell from a quick reading, that are associated with minor waters.

On my reading of the act, there will be a lot of water under the bridge, if I may make a pun, to your regret. I appreciate your intention. I do not doubt your desire to do the right thing, and I am not calling anyone's motives into question. I am looking at the legislation as passed, and now the ministerial orders, and I question whether the outcomes that have been expressed as being desired are the ones that we are getting.

The Chair: Senator, if you would like to ask one question, I will put you down for a second round after that.

Senator McCoy: Mr. Jean, you said that you have been deeply involved in this legislation. Many of us would thank you for that, including the one in five Canadians who are recreational boaters of one sort or another, the provincial government and many of the municipalities in my province. We are all saying that the Navigable Waters Protection Act, which was last amended in 2004, could be improved.

Have you any knowledge of whether the administration of the Navigable Waters Protection Program undertook an efficiency study to determine whether the processes that they applied, which you have testified took as long to review for the Confederation Bridge as for a minor culvert in Fort McMurray —

The Chair: Senator McCoy, I have to rule you out of order. I have given you some latitude.

Senator McCoy: Did you ascertain whether any efficiency studies have been done in the administration of that program?

Dans la catégorie des ouvrages secondaires, vous n'avez pas besoin de soumettre une demande. Si vous modifiez votre projet et qu'il déborde de la catégorie des ouvrages secondaires, ou si vous décidez de transformer une voie d'eau secondaire en un canal important, vous sortez de la catégorie des ouvrages ou des voies d'eau secondaires. Il s'agit alors d'un tout nouveau projet, et vous devez nous le soumettre. Vous êtes alors assujéti au processus de demande et d'approbation qui peut, à son tour, déclencher une évaluation non seulement sur le plan de la navigation mais aussi sur le plan de l'environnement.

Le sénateur McCoy : J'aimerais bien en débattre devant un tribunal, car je crois que votre interprétation est généreuse. En fait, l'article 5.1 de la nouvelle loi dit que la loi ne s'applique pas aux ouvrages et eaux secondaires. On ne dit pas « et » mais « ou ».

Si vous construisez un ouvrage sur des eaux secondaires, ainsi que le ministre les a maintenant définies, qui ont moins de quatre pieds de largeur et moins d'un pied de profondeur, et que ces eaux secondaires sont, d'après les témoignages de ceux qui les parcourent en canot, tout à fait navigables et fréquemment utilisées, vous ne pouvez rien faire; vous n'avez aucun pouvoir. Autrement dit, votre ministre ne peut pas décréter que l'ouvrage est légal ou non. D'après la rapide lecture que j'ai pu faire du document, les eaux secondaires ne sont assorties d'aucune condition.

J'ai lu le texte de la loi; j'ai l'impression que beaucoup d'eau va couler sous les ponts, si vous me permettez le jeu de mots, mais que cela ne va pas faire votre affaire. Je ne mets pas en doute vos bonnes intentions, mais quand je lis le texte de loi et, maintenant, les arrêtés ministériels, je me demande vraiment si nous allons obtenir les résultats que nous escomptions.

Le président : Sénateur, si vous voulez poser une question, je peux vous inscrire pour le second tour.

Le sénateur McCoy : Monsieur Jean, vous avez dit que vous aviez suivi de près l'élaboration de ce projet de loi. Bon nombre d'entre nous tenons à vous en remercier, y compris les 20 p. 100 de Canadiens qui pratiquent des sports de plaisance, le gouvernement provincial et de nombreuses municipalités de ma province. Nous pensions tous que la Loi sur la protection des eaux navigables, dont la dernière modification remontait à 2004, pouvait être améliorée.

Savez-vous si les responsables du Programme de protection des eaux navigables ont fait une étude pour déterminer si les processus d'approbation qu'ils appliquaient, et qui, selon vos dires, prenaient autant de temps pour évaluer un projet comme celui de la construction du pont de la Confédération que pour évaluer celui d'une petite buse à Fort McMurray ...

Le président : Sénateur McCoy, votre question est irrecevable. J'ai fait preuve d'indulgence.

Le sénateur McCoy : Bref, savez-vous si des évaluations ont été faites relativement à l'administration de ce programme?

Mr. Jean: I did not ask specifically, nor did any of the other witnesses, about any efficiency study done by the department, although there was a line of questioning that dealt with that in particular. My understanding is that most of the inefficiencies of the department were as a result of the time frame required to receive requested information, to visit sites, and so on. A time frame is allocated for each of those, and that was a large part of the inefficiency, especially when about 38 per cent of the applications were simply rubber-stamped by the bureaucracy and were not at all necessary.

The issues you are bringing forward are exactly why we need the five-year review that was proposed by the committee and accepted by the government.

I am certainly glad I have never had occasion to argue against you in court.

Senator McCoy: You are such a charming man. Thank you so much.

Senator Mitchell: Mr. Jean, thank you for taking the time to be with us.

I would like to pursue your example of the bridge in Fort McMurray. I am sympathetic to that. I was up there in July, and it took quite a while to get to the plant we were visiting.

You said it was delayed a long time. Can you tell us how the review under the Navigable Waters Protection Act was responsible for that delay? It seems to me that an environmental assessment would be much more lengthy and detailed than an NWPA review. It seems to me they could go on at the same time, so why would the NWPA contribute to the delay at all?

Mr. Jean: I cannot give you anything more than hearsay. I did work on this particular application for some time because my constituents would make daily phone calls in relation to the delays going back and forth to their work sites and the quality of life and the detriment to their families as a result of four hours on the road.

My understanding is that it took 20 months. Fisheries and Oceans Canada may have been involved in that process as well. I believe that Navigable Waters was, but I cannot give first-hand evidence in relation to that. It took 20 months, and it was a result of several pieces of legislation, including the Navigable Waters Protection Act.

Senator Mitchell: Could you undertake to find out how long it took to do the NWPA review, whether that review was conducted at the same time as the Fisheries review or an environmental assessment, and whether it was longer or shorter than those two other reviews? My point is that if it started at the same time or was bracketed by those other two, then it would not have had anything to do with the delay.

M. Jean : Je n'ai pas précisément demandé, pas plus que les autres témoins, si des évaluations avaient été faites par le ministère, mais je sais qu'un certain nombre de questions ont porté là-dessus. Si je me souviens bien, la plupart des dysfonctionnements du programme résultaient du délai imposé pour la transmission des informations demandées, la visite des sites, et cetera. En effet, un délai était fixé pour chacune de ces étapes, et c'était là la cause principale des dysfonctionnements du programme, surtout quand on sait qu'environ 38 p. 100 des demandes ne nécessitaient qu'un tampon d'approbation et n'auraient donc pas dû devoir passer par tout le processus d'approbation.

Les questions que vous soulevez soulignent la nécessité de prévoir un examen dans cinq ans, ce que le comité a proposé et que le gouvernement a accepté.

Je me réjouis de n'avoir jamais eu à plaider en face de vous devant un tribunal.

Le sénateur McCoy : Vous est vraiment charmant. Merci beaucoup.

Le sénateur Mitchell : Monsieur Jean, merci d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer.

J'aimerais reprendre votre exemple du pont à Fort McMurray. Je comprends la situation. J'étais là-bas en juillet dernier, et il nous a fallu un certain temps pour nous rendre à l'usine que nous voulions visiter.

Vous avez dit que le projet avait été retardé pendant une longue période. Pouvez-vous nous dire si c'était l'évaluation prévue par la Loi sur la protection des eaux navigables qui en était la cause? J'ai l'impression qu'une évaluation environnementale est beaucoup plus longue et beaucoup plus détaillée qu'une évaluation faite dans le cadre de la LPEN. Ne pourrait-on pas faire les deux en même temps, de sorte que celle de la LPEN ne retarderait pas le cours des événements?

M. Jean : Je ne peux que vous répéter ce que j'ai entendu dire. Je me suis intéressé de près à ce projet pendant quelque temps, parce que mes électeurs m'appelaient quotidiennement pour me parler des difficultés que leur causait une telle situation, notamment des retards pour se rendre à leur travail et une détérioration de leur qualité de vie privée et familiale, vu les quatre heures qu'ils devaient passer sur la route.

Si je me souviens bien, cela a pris 20 mois. Pêches et Océans Canada a peut-être participé au processus, mais je sais que le Programme de protection des eaux navigables y a participé, même si je n'en ai pas de preuve directe. Cela a donc pris 20 mois, en raison de l'application de plusieurs textes législatifs, y compris la Loi sur la protection des eaux navigables.

Le sénateur Mitchell : Pourriez-vous vous renseigner et nous faire savoir combien de temps a duré l'évaluation de la LPEN, si elle a été faite en même temps que celle de Pêches et Océans ou que l'évaluation environnementale, et si elle a duré plus ou moins longtemps que les deux autres? Je cherche à savoir une chose : si elle a commencé en même temps que les deux autres ou si elle a été faite entre les deux autres, elle ne peut pas être la cause du retard.

That brings me to my next question. Could you give us some examples that you had in mind when you brought in this legislation of where the NWPAs were delaying projects that you would like to get through more quickly, and could you give us some examples of what projects you are anticipating under this infrastructural support program? Presumably, when you raised it, you did not know what projects. What projects were you anticipating that would have been delayed by an NWPAs review?

Mr. Jean: Did anyone hear the dinner bell?

I would undertake to make those requests of the department, because it is beyond my ability to find that myself. I will certainly make that request; I would be happy to do that. I will inquire from Fisheries, Transport and Infrastructure as to what caused the delay.

I do believe, senator, with respect, that you are exactly on point as to why some of the delays have been caused over the years — namely, because of the joint departments trying to work together and not necessarily working together and at the same time and in conjunction with the same projects to facilitate the applications at the same time. Often, that was one of the delays. One application would be started, and they would wait until that application was fulfilled or the terms were fulfilled before they would begin another application.

We did hear evidence at the committee that the average was somewhere in the neighbourhood of 20 months or longer. I would like to receive confirmation of that from the officials. A recent study indicated that some 38 per cent of those applications would not be necessary. They would simply be rubber-stamped. If you take away the 38 per cent of those applications that go through the process, I would suggest that those other applications that were taking 20 months or longer would be done much more quickly.

Senator Mitchell: The implication of what you are saying seems to be not that they would delay but that they would cost extra money. That is different than delay.

Mr. Jean: Certainly, but I would suggest that delay could be at the same time cost of money, much the same as our economic stimulus plan, this government's move forward. For instance, if we delay two years before we get out the \$18 billion that we are planning on spending over the next two years, I would suggest that the Canadian economy will have a substantial cost. We are losing jobs every day in this country. I would suggest that many of these things, cutting red tape and moving things forward, are exactly what is necessary in order to ensure that the Canadian economy moves forward and jobs are created instead of killed.

Senator Mitchell: I would like to go after that a little further, but that is it for now.

The Chair: The parliamentary secretary's handlers are indicating that our time is almost over. I have five or six more names on my list. Could you stay with us a little longer?

Mr. Jean: I have not eaten all day, but I would be prepared to stay as long as the questions continue, certainly.

Cela m'amène à ma question suivante. Pourriez-vous nous donner des exemples de situations qui vous ont amené à présenter ce projet de loi, c'est-à-dire des situations où la LPEN a retardé l'approbation de projets que vous auriez voulu voir aboutir plus rapidement, ainsi que des exemples de projets que vous anticipez dans le cadre de ce programme d'appui aux infrastructures? Quels projets, que vous vouliez voir aboutir plus rapidement, ont été retardés par l'évaluation de la LPEN?

M. Jean : Quelqu'un a-t-il entendu la sonnerie du dîner?

C'est avec plaisir que je transmettrai vos demandes au ministère, car je ne suis pas en mesure de trouver moi-même des réponses. Je me renseignerai donc auprès de Pêches et Océans et auprès de Transports Canada pour savoir ce qui a retardé l'approbation du projet.

Je crois, sénateur, que vous avez touché du doigt la vraie raison de certains des retards enregistrés au cours des années, à savoir que les deux ministères essaient de travailler ensemble pour faciliter l'approbation des projets, mais qu'ils n'y parviennent pas toujours. C'est là une des causes les plus fréquentes. Une fois qu'une demande est déposée, ils attendent que toutes les étapes du processus soient terminées avant d'entreprendre l'examen d'une autre demande.

Des témoins ont déclaré devant notre comité que cela prenait en moyenne 20 mois, parfois davantage. J'aimerais que les fonctionnaires me le confirment. Une étude récente indique qu'environ 38 p. 100 des demandes n'ont pas besoin de passer par tout le processus car elles ne nécessitent qu'un tampon d'approbation. Si on retire ces 38 p. 100 de demandes du circuit, il est probable que les autres demandes, dont le traitement prenait 20 mois ou plus, seront traitées beaucoup plus rapidement.

Le sénateur Mitchell : Ce que vous dites sous-entend non pas qu'elles causent des retards mais qu'elles coûtent plus cher. Ce n'est pas la même chose.

M. Jean : Certes, mais un retard peut aussi coûter de l'argent. C'est comme pour notre plan d'action économique. Par exemple, si nous attendons deux ans avant de débloquer les 18 milliards de dollars que nous envisageons de dépenser pendant les deux prochaines années, je suis convaincu que l'économie canadienne en fera les frais. Chaque jour, des emplois disparaissent. Je suis convaincu qu'un grand nombre de ces initiatives, comme la réduction de la paperasserie bureaucratique, sont exactement les mesures qu'il faut prendre pour doper l'économie canadienne et pour favoriser la création d'emplois, plutôt que leur disparition.

Le sénateur Mitchell : J'aimerais revenir là-dessus, mais je le ferai plus tard.

Le président : Les collaborateurs du secrétaire parlementaire me signalent qu'il ne reste pratiquement plus de temps. J'ai encore cinq ou six noms sur ma liste. Vous est-il possible de rester un peu plus longtemps?

M. Jean : Je n'ai rien mangé de la journée, mais je suis prêt à rester aussi longtemps que vous aurez des questions à me poser.

Senator Spivak: Let us bring him a meal.

The Chair: That is very kind of you.

Senator Mitchell: I would ask one more question. I am not doing a preamble.

When your officials were here before, they mentioned that in any given year you get about 2,500 applications under NWP, and you have about 2,500 backlogged. That is 5,000 applications. Could you commit to finding out, somehow, even with a sample, how many of those 5,000 will evaporate because you do not have to do a review under this act? That is to say, how much will the backlog be shortened because the structure and requirements of reviews will have changed?

Mr. Jean: Certainly. I can do better than that, senator. If I may give a historical perspective, an analysis was done by the department. Over the last six months, the program issued 319 approvals. Of those issued, it is estimated that 35 per cent, or 111, would have benefited from the amendments had they been in force during the period of time at the project review, so somewhere around 35 per cent would be appropriate.

Senator Mitchell: Could you give us a list of those projects?

Mr. Jean: I cannot, but I can ask the department for that list. I would be happy to provide that to you if it comes to my office.

Senator Mitchell: That is great. Thank you very much.

Senator Lang: I appreciate your coming before the committee today. There are several things I want to say at the outset. This 12- to 24-month period that is required to review these projects, whether under the NWP or the assessment process, must be examined. I agree with my colleague from British Columbia that that it is far too long and too expensive if we want to get on with things that are needed for the public interest.

I want to go a bit further. I have a question for the administration official. About two weeks ago, we asked for a list of the projects to which Senator Mitchell referred that would go ahead and would be given the green light because of this legislation. The commitment was made that we would get that list. Is that list prepared? Will we get it within the next week or so, Mr. Osbaldeston?

Mr. Osbaldeston: We provided some statistical analysis. That is in a package that is working its way up the line. As for a full list of projects, that is with Infrastructure. We have provided as well, in the same package, an example of projects that would benefit from these amendments. As well, we indicate which particular section of the amendments that benefit would be derived from, to allow you to correlate it. That is working its way through the system over to you.

Senator Lang: It is important that we see that and see the results of why the legislation was put in the way it was and to confirm that.

Le sénateur Spivak : Faisons-lui apporter un repas.

Le président : C'est très gentil à vous.

Le sénateur Mitchell : J'aimerais poser une autre question, en m'abstenant de faire un préambule.

Quand ils ont témoigné devant notre comité, vos fonctionnaires nous ont dit que, chaque année, en moyenne, environ 2 500 demandes sont déposées dans le cadre de la LPEN, et que vous avez environ 2 500 demandes en attente. Cela fait donc un total de 5 000 demandes. Pourriez-vous vous renseigner pour savoir, même au moyen d'un simple échantillon, combien de ces 5 000 demandes disparaîtront du circuit puisque la loi ne vous obligera plus à les évaluer? Autrement dit, le nombre de demandes en attente va-t-il diminuer à la suite des modifications apportées aux critères d'évaluation?

M. Jean : Volontiers. Je vais même faire mieux, sénateur. Une analyse a été faite par le ministère, qui indique qu'au cours des six derniers mois, 319 demandes ont été approuvées. On estime que 35 p. 100 d'entre elles, soit 111, seraient tombées sous le coup de la nouvelle loi si celle-ci avait été en vigueur au moment de leur évaluation. On peut donc espérer que le nombre de demandes en attente diminuera d'environ 35 p. 100.

Le sénateur Mitchell : Pourriez-vous nous faire parvenir une liste de ces projets?

M. Jean : Moi, non, mais je peux par contre la demander au ministère et vous la transmettre dès qu'elle me parviendra.

Le sénateur Mitchell : Parfait. Merci beaucoup.

Le sénateur Lang : Je vous remercie de comparaître devant notre comité aujourd'hui. J'ai plusieurs choses à dire pour commencer. Le délai de 12 à 24 mois que nécessite l'examen de ces projets, que ce soit dans le cadre de la LPEN ou pour une évaluation environnementale, est beaucoup trop long, mon collègue de la Colombie-Britannique a tout à fait raison. C'est un problème qui mériterait d'être examiné de plus près, car ces retards coûtent de l'argent, et il nous faut faire avancer les dossiers plus rapidement, dans l'intérêt du public.

J'aimerais approfondir un peu plus la question et m'adresser au représentant du ministère. Il y a environ deux semaines, nous avons demandé la liste des projets dont a parlé le sénateur Mitchell; il s'agit des projets qui ont été approuvés dans le cadre de cette loi. On nous avait promis de nous faire parvenir cette liste. Est-elle prête? Allons-nous la recevoir d'ici à la semaine prochaine, Monsieur Osbaldeston?

M. Osbaldeston : Nous avons fait une analyse statistique, qui sera intégrée au cahier d'information en cours de préparation. Quant à la liste complète des projets, c'est le secteur Infrastructure qui s'en occupe. Nous avons également préparé, pour ce cahier d'information, des exemples de projets qui pourraient bénéficier des dispositions de la nouvelle loi, en indiquant précisément de quelles dispositions il s'agit, pour que vous puissiez faire la relation. C'est en cours de préparation.

Le sénateur Lang : Il est important que nous ayons cette liste, car elle nous permettra de comparer les résultats réels des modifications adoptées avec ceux que l'on en escomptait.

The other area I would like to refer to concerns creating classes of works and classes of navigable waters. My understanding is that we have these orders. I believe there are 12 of them. Is that correct?

Mr. Osbaldeston: There is only one order in classes of works and classes of water within the order.

Senator Lang: This will be the document that determines the classes of works, and classes of navigable waters for the forthcoming year or two years in the regulatory process; is that correct?

Mr. Osbaldeston: No, that is the order as we have seen fit to be able to develop and to provide benefit at this time.

Senator Lang: I will go to the second round, Mr. Chair.

The Chair: In other words, you are okay for now?

Senator Lang: Yes, I am.

Senator St. Germain: Thank you, Mr. Jean, Mr. Roussel and Mr. Osbaldeston for coming here this evening and trying to clear up some of the mysteries surrounding this issue.

Mr. Osbaldeston, you were saying that there is really no exemption. Could you clarify that? Senator McCoy said that if a waterway was less than a foot deep and less than four feet wide, there was really no exemption. I think that many people who are listening are trying to figure that out. It is either in or out; is it not?

Mr. Osbaldeston: I understand the concern. Trying to determine whether we could come up with a suitable definition of "navigable" was an issue with our policy work. "Navigable" is not defined in the old legislation, and you can see we did not succeed in developing a definition that we thought would encompass what was required for the purpose of this legislation. I think you heard from witnesses last week who were asked about the definition of "navigable," and they could not come up with one, either. That is not to say that perhaps with more time we might not be able to develop it. We will keep trying.

However, in the absence of coming up with something workable, the question is how can we address the issues we have at hand. That is getting away from spending a lot of time and effort on waterways and on works that really either have little value to reasonable navigation or pose very little danger, if placed appropriately from a works standpoint, into waterways.

The best thing we could come up with was to say, "Let us start with everything we consider to be navigable but let us pare away from that the stuff where there is no value-added in providing heavy regulation to it." It is neither extensively used for reasonable navigation nor, as long as criteria for the construction of the work are following, will it pose a safety hazard to navigation.

J'aimerais maintenant parler de la création de catégories d'ouvrages et d'eaux navigables. J'ai appris que douze arrêtés avaient été pris, c'est bien cela?

M. Osbaldeston : Un seul arrêté a été pris au sujet des catégories d'ouvrages et d'eaux navigables.

Le sénateur Lang : Ce document définit les catégories d'ouvrages et d'eaux navigables pour les 12 ou 24 prochains mois, n'est-ce pas?

M. Osbaldeston : Non, c'est l'arrêté que nous avons jugé bon de préparer pour l'instant.

Le sénateur Lang : Je vous prie de m'inscrire pour un second tour, monsieur le président.

Le président : Cela signifie-t-il que vous n'avez pas d'autres questions pour l'instant?

Le sénateur Lang : Oui.

Le sénateur St. Germain : Je vous remercie, Monsieur Jean, Monsieur Roussel et Monsieur Osbaldeston, d'être venus ce soir pour éclairer un peu notre lanterne.

Monsieur Osbaldeston, vous disiez tout à l'heure qu'il ne s'agissait pas vraiment d'exemptions. Que vouliez-vous dire? Le sénateur McCoy a fait remarquer que si une voie d'eau a moins d'un pied de profondeur et moins de quatre pieds de largeur, ce n'est pas vraiment une exemption. Je crois que beaucoup de ceux qui nous écoutent sont un peu perplexes. S'agit-il d'une exemption ou pas?

M. Osbaldeston : Je comprends votre problème. Il nous a fallu trouver une définition acceptable de « navigable », car ce terme n'était pas défini dans l'ancienne loi. Comme vous pouvez le constater, nous n'avons pas réussi à élaborer une définition englobant tous les objectifs de la loi. D'ailleurs, les témoins auxquels vous posiez la question la semaine dernière n'ont pas pu vous donner non plus une définition de « navigable ». Cela ne veut pas dire que nous n'en trouverons jamais une. Peut-être qu'avec le temps, nous y parviendrons.

Toutefois, faute d'une définition adéquate, il nous fallait quand même trouver le moyen de faire avancer les choses. L'objectif était de cesser de consacrer du temps et de l'argent à des voies d'eau et à des ouvrages qui n'ont guère d'impact sur la navigation, à condition que l'ouvrage soit placé comme il faut.

Nous avons donc décidé de commencer par englober tout ce qui était navigable, pour en retirer ensuite les ouvrages et les voies d'eau secondaires, qu'il est inutile d'assujettir à une lourde réglementation, soit parce qu'elles ne sont pas beaucoup utilisées pour la navigation, soit parce qu'ils ne posent aucun danger pour la navigation, étant bien entendu que les critères de construction ont été respectés.

It is almost like a negative billing; you start with everything and then you start to define what comes away. As long as you can clearly define what comes away, it actually brings clarity to the situation for those who are looking for it.

Mr. Jean: However, those things that come away still have certain requirements to comply with, and the minister has the ability to remove those if they do not comply with the act.

Senator St. Germain: I do not look at this as a partisan or political situation. The only thing I am concerned about is that unenforceable legislation is generally bad legislation. With 40 inspectors, I wonder about this. It is mind-boggling to figure out how this whole thing really works and how the general public can be well-served in a situation like this, so that there is not a situation where, as Mr. Jean said, it is based on complaints. To me, a bad neighbour can cause a lot of problems; I have a cattle operation and there are creeks. I do not know whether you can clarify that at this meeting, but thank you anyway for attempting to.

Mr. Jean: If anyone knows about bad neighbours, you can read *The Edmonton Journal* to find out what I think about my neighbour.

You mentioned how many persons in Canada are outdoor enthusiasts. Those persons use navigable waterways for kayaking, canoeing, hiking, mountain climbing, exploring, and those persons take offense. I suggest making complaints in relation to that, and the 40 inspectors would then have to be proactive in responding.

My brother has a trapline in Northern Alberta, and he uses it often. It is on the Clearwater River, which is a heritage river. There are two creeks within probably 600 meters of his cabin. One has a handmade log bridge across it that has been there for 20 years. The reason it has been there for 20 years and is only two or three feet above the water line is that no one will ever be able to navigate or cross that particular creek.

Some 200 or 300 meters beyond is a creek that could possibly be navigated. He has built another wooden bridge across that area — I hope I do not get in trouble with my brother for telling you this — and it is high enough for someone to navigate under it for that very purpose, so no one complains about it.

It is to be expected to have 40 inspectors nationwide, but, at the same time, because so many Canadians enjoy navigable waters and the ability to use the outdoors, I suggest it will come to the attention of either the provincial or the federal government, and they will police it accordingly.

Senator Lang: I want to throw something else into the mix. If a contract is allotted for a bridge — and I used to work on building bridges so I know a little of what I speak — because of the nature of the contract, there is always an inspector on behalf of the

C'est un peu comme la facturation par défaut : vous englobez tout et vous définissez ensuite ce que vous retirez. Du moment que vous définissez précisément ce que vous retirez, la situation est claire pour tout le monde.

M. Jean : J'ajouterais cependant que les éléments qu'on retire sont quand même assujettis à certaines exigences, et que le ministre a le pouvoir d'intervenir en cas de non-respect de la loi.

Le sénateur St. Germain : Je ne pense pas qu'il y ait quoi que ce soit de partisan ou de politique dans ce dossier. La seule chose qui me préoccupe, c'est qu'une loi qu'on ne peut pas faire appliquer est généralement une mauvaise loi. Avec 40 inspecteurs, je me pose des questions. Je me demande vraiment comment tout ça peut fonctionner et comment le public peut être servi correctement dans une situation pareille. Il ne faut pas que le système soit fondé sur des plaintes, comme nous l'a expliqué Monsieur Jean. Un mauvais voisin peut être la source de beaucoup de problèmes. J'élève du bétail, et sur mon terrain, il y a des ruisseaux. Je ne sais pas si vous pourrez répondre à mes questions aujourd'hui, mais je vous remercie d'avance d'essayer de le faire.

M. Jean : À propos de mauvais voisins, je vous conseille de lire *The Edmonton Journal*, et vous saurez ce que je pense de mon voisin.

Vous avez dit que beaucoup de Canadiens sont des amateurs de loisirs de plein air. Ces gens-là empruntent les eaux navigables pour faire du kayak, du canot, de la randonnée, de l'escalade, de l'exploration, et cetera. Si ces gens-là ne sont pas contents, ils devraient peut-être déposer des plaintes, et les 40 inspecteurs seraient bien obligés de répondre.

Mon frère a un territoire de piégeage dans le Nord de l'Alberta, où il se rend fréquemment. Il est situé au bord de la rivière Clearwater, qui est une rivière patrimoniale. Deux ruisseaux passent à environ 600 mètres de sa cabane; un pont en bois rudimentaire enjambe l'un de ces deux ruisseaux, et ce pont est là depuis 20 ans. Construit à deux ou trois pieds au-dessus de la surface de l'eau, il est là depuis 20 ans parce que personne ne peut naviguer sur ce ruisseau.

Environ 200 ou 300 mètres plus loin, l'autre ruisseau pourrait peut-être se prêter à la navigation. Mon frère y a construit un autre pont en bois — j'espère qu'il ne va pas m'en vouloir de vous raconter ça —, mais suffisamment au-dessus de la surface de l'eau pour que quelqu'un puisse passer en bateau en dessous. Personne ne s'est jamais plaint.

On a prévu d'avoir 40 inspecteurs à l'échelle du Canada, mais d'un autre côté, étant donné que beaucoup de Canadiens pratiquent des loisirs de plein air et la navigation de plaisance, le gouvernement provincial ou fédéral décidera peut-être de fournir les ressources nécessaires à l'exécution de la loi.

Le sénateur Lang : J'aimerais ajouter quelque chose. Quand on passe un marché pour la construction d'un pont — et j'en sais quelque chose car j'ai déjà travaillé dans ce secteur —, de par la nature du contrat, il y a toujours un inspecteur du gouvernement

government that you have the contract with. They would have to comply and ensure we meet the building code and the various aspects of federal legislation if it applied to where we were building.

There is another area of inspection that can occur. It is indirect but it is there, depending on the scope of the work. Is that not correct?

Mr. Osbaldeston: With the provision of these particular amendments, we have the ability to look, for the first time, at building partnerships with other agencies out in the field in order to perhaps share the limited resources that we both have in order to achieve both goals. That is with provincial bodies, and it could be with private agencies. It must be explored further. We did not have the capability within our previous legislation to do that. That in itself, from a limited resource aspect, is making best use of all resources out there for the Canadian public, be they provincial, municipal or federal.

Senator Brown: Mr. Jean, thank you for appearing. With \$12 billion of infrastructure flowing into the economy of Canada as a result of this kind of bill, how many projects do you think would be involved?

Second, how many days of parliamentary review would it have taken if we had not used ministerial powers to enact this act but had required a parliamentary review on every one of these projects? I know that will be difficult to answer, but guesstimates would be useful.

Mr. Jean: Certainly. I appreciate the question. The acceleration of the Gas Tax Fund will be felt in every community. Every Canadian will feel the advantage of that particular fund's being accelerated and also going directly to the municipalities, which I believe can spend money much more wisely than I can here in Ottawa.

I also believe the \$12-billion stimulus fund will keep Canadians employed and will lessen the impact dramatically on their quality of life. We can do exactly what we are doing, and that is eliminating some red tape as well.

Within the Infrastructure Building Canada Fund, 431 projects have been approved for funding to date within the community component of the program. That is for communities under a population of 100,000. Of these, 160, 3 per cent, are identified as being within 30 meters of a body of water, such as a wetland. There has already been a direct impact by this particular piece of legislation.

Being able to foretell the future is not my specialty, but I can assure you that this government, by my involvement in it, can see that every Canadian will benefit from these stimulus funds as well as the \$18 billion that we are planning on spending on infrastructure and sports complexes, roads and bridges. I know I sound like a political commercial, but I have seen the action

sur le site, qui veille au respect des dispositions du code de construction et de la loi fédérale, s'il y a lieu.

Il y a une autre inspection qui se fait aussi. Elle est indirecte, mais elle est réelle, selon l'envergure de l'ouvrage, n'est-ce pas?

M. Osbaldeston : Grâce aux modifications qui viennent d'être apportées à la loi, nous allons pouvoir envisager, pour la première fois, de conclure des partenariats afin de partager éventuellement les ressources limitées dont nous disposons pour atteindre nos objectifs. Je veux parler d'organismes provinciaux aussi bien que d'organismes privés. C'est une piste à explorer, maintenant que nous avons une nouvelle loi. Vu que nos ressources sont limitées, ce serait une façon de les exploiter au maximum, dans l'intérêt du contribuable, qu'il soit provincial, municipal au fédéral.

Le sénateur Brown : Monsieur Jean, je vous remercie de comparaître devant notre comité ce soir. À votre avis, combien de projets vont découler de l'injection de 12 milliards de dollars dans des travaux d'infrastructure, pour stimuler l'économie canadienne?

Deuxièmement, combien de journées d'examen parlementaire aurait-il fallu si nous n'avions pas invoqué les pouvoirs ministériels pour faire adopter cette loi et que nous avions plutôt demandé à un comité d'examiner chacun de ces projets? Je sais que la question est difficile, mais je me contenterai d'une réponse approximative.

M. Jean : Très bien. Je vous remercie de votre question. La mise en place accélérée du Fonds de la taxe sur l'essence va se faire sentir dans chaque collectivité. Chaque Canadien va en ressentir les bienfaits, et le fait que l'argent soit directement versé aux municipalités permettra à ces dernières de dépenser l'argent de façon plus raisonnable que nous pourrions le faire, ici, à Ottawa.

Je suis également convaincu que le plan d'action de 12 milliards de dollars permettra de conserver et de créer des emplois pour les Canadiens, et d'atténuer considérablement l'impact de la crise sur leur qualité de vie. Cela nous donne aussi l'occasion d'éliminer une partie de la paperasserie bureaucratique.

Dans le cadre du Programme infrastructure Canada, 431 projets ont été approuvés jusqu'à présent, pour ce qui est du volet « collectivités » du programme. Il s'agit de collectivités de moins de 100 000 habitants, dont 160, soit 3 p. 100, sont situées à moins de 30 mètres d'un plan d'eau, qui peut aussi être un marais. Cette loi a déjà eu un impact direct.

Je n'ai pas l'habitude de prédire l'avenir, ce n'est pas mon fort, mais je peux vous assurer que le gouvernement, et je l'appuierai dans ce sens, veillera à ce que chaque Canadien puisse profiter de ce fonds de stimulation ainsi que des 18 milliards de dollars que nous prévoyons consacrer à des infrastructures, des complexes sportifs, des routes et des ponts. Ce que je dis ressemble peut-être

going forward, and I do believe that we are doing what is in the best interests of Canada with this act and generally with the stimulus fund and \$18 billion over the next two years.

Senator Banks: Thank you very much for appearing again, gentlemen. Mr. Jean, thank you for appearing as well; it is nice to see another Albertan at the table.

When we talked about the omnibus nature of this bill, you said that previous bills of this kind had been put through with 22 amendments to access, which is true, but this one hit the ball out of the park with 42. It is a new world record.

I have only two questions. First, Mr. Osbaldeston, I gather you are saying that nowhere I can take a canoe escapes the act and its provisions and that, if I am building something in, over or near such as a stream or body of water, while I might not have to apply, I must comply. Is that safe to say?

Mr. Osbaldeston: That is correct.

Senator Banks: Mr. Jean, is this ministerial order that you have kindly given us today susceptible of scrutiny by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations?

Mr. Jean: My understanding is that at this stage it is not. I am not certain. Based upon what I have learned here today in this committee, I suggest it will be scrutinized by you, and any suggestions brought forward I would certainly put forward to my government.

Senator Banks, I wish to say that I planned last night to write a country and western song specifically to answer your question, but I did not know what the question would be. It is a pleasure to be here with you as well.

Senator Banks: Thank you. I have a brief supplementary to that. Do you think the government has in mind the possibility of turning these ministerial orders into regulations in the future?

Mr. Jean: I cannot crystal ball that. I think that is exactly the intent as well as the five-year review. If you look at them in conjunction with each other, this is a learning process for all of us.

As a result of the global economic downturn, the risk must be taken. At the same time, we must ensure that we continue to protect our environment in every possible way we can and continue to ensure that navigation, which is entrenched in our culture, is protected.

Senator Banks: Which risk did you say?

Mr. Jean: The risk of making changes. As you see in this particular case, the act has been changed little in over 100 years. In my opinion, and I am not saying it is shared by anyone else,

à un message publicitaire, mais quand je vois tout ce qui se fait en ce moment, je suis convaincu qu'avec cette loi, le fonds de stimulation et les 18 milliards de dollars prévus pour les deux prochaines années, nous agissons dans le meilleur intérêt du Canada.

Le sénateur Banks : Merci de comparaître à nouveau devant notre comité, messieurs. Monsieur Jean, merci à vous aussi; c'est bon de voir un autre Albertain à la table.

Quand nous parlions tout à l'heure de la nature multiple de ce projet de loi, vous avez dit que d'autres projets de loi du même genre avaient été présentés dans le passé, notamment un qui comportait 22 modifications. C'est vrai, mais celui-ci bat tous les records avec 42 modifications.

Je n'ai que deux questions à poser. Premièrement, M. Osbaldeston, vous avez dit, si j'ai bien compris, qu'à partir du moment où on peut faire flotter un canot sur un plan d'eau, celui-ci est assujéti à la loi, et que par conséquent, si je veux construire un ouvrage dans ce plan d'eau, au-dessus ou à proximité, je dois me conformer à la loi même si je ne suis pas obligé de demander un permis. C'est bien cela?

M. Osbaldeston : C'est exact.

Le sénateur Banks : Monsieur Jean, l'arrêté ministériel que vous nous avez aimablement apporté aujourd'hui sera-t-il un jour soumis à l'examen du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation?

M. Jean : Pour l'instant, ce n'est pas prévu. En fait, je ne suis pas sûr. D'après ce que j'ai entendu ici aujourd'hui, je crois que vous en serez peut-être saisis, et si vous avez des suggestions, je me ferai un plaisir de les transmettre à mon gouvernement.

Sénateur, je pensais justement hier soir écrire une chanson « country and western » que j'aurais utilisée pour répondre à vos questions, mais j'ignorais les questions que vous alliez me poser. Je suis moi aussi ravi de vous voir ici ce soir.

Le sénateur Banks : Merci. J'aimerais vous poser une question supplémentaire. Pensez-vous que le gouvernement envisage de transformer un jour ces arrêtés ministériels en règlements?

M. Jean : Je n'ai pas de boule de cristal. Je crois que c'est bien là l'intention, ainsi que l'examen quinquennal. La combinaison des deux est une façon de faire assez nouvelle, et nous devons nous y adapter.

La crise économique mondiale nous oblige à prendre des risques. En même temps, nous devons continuer de garantir la protection de notre environnement du mieux que nous pouvons, ainsi que la protection de la navigation, qui fait partie de notre culture.

Le sénateur Banks : De quels risques parlez-vous?

M. Jean : Des risques que comporte n'importe quel changement. Dans ce cas particulier, la loi avait subi très peu de modifications depuis 100 ans. À mon avis, et je ne prétends pas

that shows the leadership of this government and how it is prepared to take a risk in the best interest of Canadians. I believe the changes to this act are in the best interest of Canadians.

Senator Banks: Did you mean the risk of ministerial orders as opposed to regulations?

Mr. Jean: No, I did not mean that.

The Chair: We now come to a second round. Are you up for that?

Mr. Jean: Of course. I am at your disposal.

Senator Milne: This will be brief because I want to help the minister and the department. It is essential that the minister and the department, whoever writes these things, take another look at it. There is not one decimal point in the entire thing. Is it in waters of 25 meters or 2.5 meters? It is okay if it is 0.5 metres, but is the next item 50 metres or 5.0 meters? It is absolutely essential that these things be cleared up. It talks about 20 fathoms, which is 36,576 metres, or is it 36.5 metres? It is essential that these be absolutely crystal clear when you are looking at orders from a minister.

I direct you to page 2, item (2)(c), which states: "the vertical to horizontal slope of the works from the navigable waters is greater than 33%."

As an old physicist once upon a time, vertical to horizontal means you come down 33.3 per cent. That is a 57 per cent slope. That is far too steep to be excluded from anything whatsoever. I am sure you mean "horizontal to vertical." There are many little things like that all the way through here that I sincerely hope the minister will look at.

Mr. Jean: I cannot speak to the particular decimal points in this, but I would say they are consistently missing. I would also say that as a previous publisher and someone from a family of newspaper persons —

Senator Milne: Get an editor to look at it.

Mr. Jean: I would say this with respect, I programmed in basic Fortran and PolyForth. I can assure you that programs that may be done in one language and then are translated into another language when sent to my computer or printer may be missing decimal points. I suspect in this particular case, that is what happened. I was in a rush to provide to you answers to the questions I received yesterday and today. I wanted to provide as much information as possible. While I was making a vote, these copies were being made. I was handed them on the way over here this afternoon. I will suggest to you, and confirm it, that the decimal points are missing everywhere. That is simply a misinterpretation between two computer programs.

Senator Banks: On page 2 regarding the point that Senator Milne made, is it 33 per cent or 33 degrees?

que tout le monde soit d'accord avec moi, cela témoigne du leadership de notre gouvernement et de sa détermination à prendre des risques dans l'intérêt des Canadiens.

Le sénateur Banks : Voulez-vous parler des risques que comportent les arrêtés ministériels par opposition aux règlements?

M. Jean : Non, ce n'est pas ce que je voulais dire.

Le président : Nous allons entamer un second tour. Vous sentez-vous d'attaque?

M. Jean : Bien sûr, je suis à votre disposition.

Le sénateur Milne : Je serai brève, mais je veux aider le ministre et son ministère. Il faut absolument que ceux qui ont rédigé ce document le revoient. Il manque tous les signes décimaux. Par exemple, s'agit-il d'eaux d'une profondeur de 25 mètres ou de 2,5 mètres? Ensuite, on a 0,5 m, ça va, mais au paragraphe suivant, est-ce 50 mètres ou 5,0 mètres? Il faut absolument que tout cela soit corrigé. Ensuite, il est question de 20 brasses, ce qui correspond à 36 576 mètres ou bien 36,5 mètres? Dans un arrêté ministériel, il faut que tout soit parfaitement clair.

À la page 2, à l'alinéa (2)c), on dit que « la pente des ouvrages, de la verticale à l'horizontale, à partir des eaux navigables est supérieure à 33 p. 100 ».

Je suis une ancienne physicienne, et une pente de 33,3 p. 100 de la verticale à l'horizontale signifie que vous avez une déclivité de 55 p. 100. C'est une pente trop abrupte et l'ouvrage ne devrait pas être exclu. Je suppose que vous voulez dire « de l'horizontale à la verticale ». Il y a beaucoup de petits détails de ce genre dans tout le texte, et j'espère vraiment que le ministre y jettera un coup d'œil.

M. Jean : Je ne peux pas vous dire grand chose au sujet de ces signes décimaux, mais je constate qu'ils sont absents. Ayant moi-même travaillé dans l'édition et venant d'une famille qui travaillait dans ce secteur...

Le sénateur Milne : Il faut faire revoir le texte par un correcteur d'épreuves.

M. Jean : J'ai utilisé les logiciels Fortran et PolyForth, et même si ces programmes peuvent passer d'une langue à l'autre, il m'arrive de recevoir des textes sur mon ordinateur ou sur mon imprimante où il manque les signes décimaux. Je suppose que c'est ce qui s'est passé. J'étais pressé de trouver des réponses aux questions que j'ai reçues hier et aujourd'hui, et je voulais vous communiquer le plus grand nombre d'informations possibles. Pendant que je votais, j'ai fait faire des photocopies que je vous ai apportées cet après-midi. En effet, il manque tous les signes décimaux. À mon avis, c'est un problème d'interface entre les deux programmes informatiques.

Le sénateur Banks : À la page 2, toujours à propos de la question soulevée par le sénateur Milne, s'agit-il de 33 p. 100 ou de 33 degrés?

Mr. Jean: Senator Banks, may I get back to the committee in relation to the decimal points and degrees? It is critical that we get the corrections. I will undertake to make those requests and get back to you as soon as I have them.

Senator St. Germain: I understand that Senator Banks' dog ran away and his pickup truck broke down.

Mr. Jean: Does he still have his girlfriend?

Senator St. Germain: I will not go there.

Senator Banks: How can I miss her when she will not go away?

Senator Spivak: I want to ensure that I understand after all this conversation what this act is about.

I am looking at it from the perspective of the safety of the paddlers. Correct me if I am wrong, but this act would allow the minister to designate minor waters that do not deserve protection under the act.

I know you are saying "apply" and "comply." That means minor works, for example, will not need a permit if the minister exempted them. Is that correct?

Mr. Osbaldeston: No, that is incorrect, senator. The classes of works and classes of water provide an exemption to the application for approval process.

Senator Spivak: Yes.

Mr. Osbaldeston: However, it is only the application process. All other aspects of the legislation remain in place.

Senator Spivak: However, if you do not need a permit, you can put up works if they are exempted. Only if someone complains, then they have to go through the process.

Mr. Osbaldeston: No, you can put up works in accordance with the criteria identified and clearly defined within the order. If someone complains, no doubt we will come out and look at it as we do now with those works that have a paper document. However, if we see something that is in violation of the order — with no complaint — we can look at it and say "that is not in compliance." We can force the issue as well.

Mr. Jean: There is a substantive penalty clause that can be put in place. Anyone who will invest in substandard work will be subject to the penalty. That would be a waste of an investment.

Senator Spivak: Yes, but I am going back to this gentlemen's statement that there are thousands of streams. In the end, if we know what the specifications are, most of them will be minor works. Therefore, they will be exempted from the application process. I have that right.

Mr. Jean: However, they will still be required to comply with the act.

M. Jean : Sénateur, je vais faire revoir ce texte et vous promets de vous tenir au courant.

Le sénateur St. Germain : Je crois que le chien du sénateur Banks s'est enfui et que son camion est en panne.

M. Jean : Il a toujours sa petite amie?

Le sénateur St. Germain : Je ne m'aventurerai pas jusque-là.

Le sénateur Banks : Elle ne peut pas me manquer puisqu'elle est toujours là.

Le sénateur Spivak : Après toute cette conversation, je voudrais m'assurer que je comprends bien les dispositions de la loi.

Pour ce qui est de la sécurité des navigateurs, je crois comprendre que la loi autorise le ministre à désigner des eaux secondaires qui ne méritent pas d'être protégées par la loi.

Je sais que vous employez les deux expressions « faire une demande de permis » et « observer les dispositions de la loi ». Cela signifie-t-il que, pour les ouvrages secondaires, par exemple, il ne sera pas nécessaire de demander un permis si le ministre les a exemptés?

M. Osbaldeston : Non, ce n'est pas tout à fait ça, sénateur. Les catégories d'ouvrages et les catégories d'eaux navigables permettent d'accorder des exemptions au processus d'approbation.

Le sénateur Spivak : Oui.

M. Osbaldeston : Mais seulement au processus d'approbation. Toutes les autres dispositions de la loi s'appliquent.

Le sénateur Spivak : Par contre, si vous êtes exempté et que n'avez pas besoin de permis, vous pouvez construire n'importe quel ouvrage. Ce n'est qu'en cas de plainte que vous serez assujéti au processus d'approbation.

M. Osbaldeston : Non, même si vous n'avez pas besoin de permis, vous devez quand même construire un ouvrage conforme aux critères définis dans l'arrêté. Si quelqu'un se plaint, il est évident que nous enverrons un inspecteur sur place, comme nous le faisons pour les ouvrages qui nécessitent un permis. Toutefois, même s'il n'y a pas de plainte et que nous constatons, au cours d'une inspection, que l'ouvrage « n'est pas conforme », nous pouvons l'assujettir au processus d'approbation.

M. Jean : Les amendes prévues par la loi sont assez élevées. Celui qui construit un ouvrage non conforme aux normes sera passible d'une amende; il aura donc gaspillé son investissement.

Le sénateur Spivak : Bien, mais quelqu'un disait tout à l'heure qu'il y a des milliers de cours d'eau. Et en fait, une fois qu'ils auront pris connaissances des normes, les gens essaieront de construire des ouvrages qui seront considérés comme des ouvrages secondaires, afin d'être exemptés du processus d'approbation. C'est le droit de chacun.

M. Jean : Peut-être, mais il n'en demeure pas moins que ces ouvrages devront être conformes aux critères établis.

Senator Spivak: Who will know whether they comply, with 40 inspectors in thousands of streams and thousands of minor rivers? My point is that we hear from the paddlers that all kinds of small things impede their safety, including for example a cable line, a fence or a culvert. That does not seem like much, but it could impede their safety. I think that is the issue the paddlers are complaining about.

If you have thousands of streams and minor rivers across Canada, you will not know whether they comply.

Mr. Jean: I understand your position. What stops them from doing it now if they want to do it?

Senator Spivak: Everything that is a work must have an application. Therefore, you know it is being done.

Mr. Jean: The point is that if they are to do a substandard work after the act is in force, they will not be applying at this stage anyway. It will not make any difference except to establish more protection for the future. They would not be applying now if they were doing substandard work. They would be building something across a stream or bridge and no one would find out about it.

In this particular case, there is a set of standards with a penalty that requires them to meet those standards and to incur that penalty if they do not.

Senator Spivak: You do not have notice of what they will do.

Mr. Jean: You would not anyway, even today.

Senator Spivak: You would if they need to make an application. I do not want to argue with the witness. I politely think that maybe the paddlers have a point.

Mr. Osbaldeston: If I could correct you, senator, only proposed works that have the potential for substantial interference to navigation undergo public advertisement. Small works with non-substantial interference do not undergo public advertisement.

By putting these orders in place, I think we actually enhance the safety on those waterways. For the most part, for cottage docks, swim rafts and all these small works that we are talking about here, right now people are not complying with the law; they are not applying the law under the application at all. They are putting them in.

They can choose to comply or not to comply, and if they cause a problem, we will get them. However, at least here, we have clearly defined for them that if you are going to do it, this is how to do it safely for the paddler.

Mr. Jean: I had a case some eight months ago from a current minister who advised me of a complaint of an aerodrome on a particular lake. Through investigation, I discovered that it was not even necessary to apply for aerodromes; someone could build it without any application process at all.

Le sénateur Spivak : Qui va aller vérifier, étant donné qu'il n'y a que 40 inspecteurs pour des milliers de cours d'eau et de rivières secondaires? Les canotiers nous ont dit qu'il y avait toutes sortes d'objets qui compromettaient leur sécurité, par exemple un câble, une clôture ou une buse. Ça paraît peut-être banal, mais ça peut nuire à leur sécurité. C'est de cela que se plaignent les canotiers.

Avec des milliers de cours d'eau et de rivières secondaires à surveiller, vous ne pourrez jamais savoir si tous les ouvrages sont conformes.

M. Jean : Je comprends ce que vous voulez dire. Mais à l'heure actuelle, rien ne les empêche de le faire non plus?

Le sénateur Spivak : Toute construction d'ouvrage doit faire l'objet d'une demande de permis. C'est la seule façon de vérifier.

M. Jean : De toute façon, celui qui voudra construire un ouvrage non conforme après l'entrée en vigueur de la loi ne fera pas une demande de permis. Cela revient donc au même, si ce n'est que la nouvelle loi assurera une plus grande protection à l'avenir. À l'heure actuelle, celui qui veut construire un pont non conforme ne demande pas de permis, et ni vu ni connu.

Avec la nouvelle loi, nous avons établi des normes assorties d'amendes en cas de non-conformité.

Le sénateur Spivak : Mais vous ne saurez pas qu'ils ont construit un ouvrage non conforme.

M. Jean : Peut-être, mais nous ne le savions pas davantage avec l'ancienne loi.

Le sénateur Spivak : Si, parce que vous étiez obligé de faire une demande de permis. Je ne voudrais surtout pas argumenter avec le témoin, mais je continue de penser que les canotiers n'ont pas tort.

M. Osbaldeston : J'aimerais préciser, sénateur, que seuls les ouvrages susceptibles de « gêner sérieusement » la navigation font l'objet d'un avis public. Les ouvrages secondaires qui ne causent pas une gêne sérieuse à la navigation n'en font pas l'objet.

En prenant ces arrêtés, je pense que nous contribuons réellement à accroître la sécurité de la navigation. Dans la plupart des cas, les pontons de chalets, les plates-formes de baignade et tous les autres petits ouvrages de ce genre ne sont généralement pas conformes à la loi. Les gens ne demandent pas de permis pour les construire, ils les installent un point c'est tout.

Ils peuvent choisir de se conformer à la loi ou non, mais s'il y a un problème, ils se feront prendre. Au moins, maintenant, nous avons des critères bien établis, et les gens ont intérêt à les respecter, pour garantir la sécurité des canotiers.

M. Jean : Il y a environ huit mois, un ministre en poste m'a fait part d'une plainte au sujet d'un aérodrome aménagé sur un lac. Après m'être renseigné, j'ai constaté qu'il n'était même pas nécessaire de demander un permis pour aménager un aérodrome sur un lac.

I would suggest that Mr. Osbaldeston is correct. If they are not going to comply with the requirements of the act in the future, they will certainly not make an application before they build it.

Senator Spivak: Think what you would have gained if you consulted with the people who use the rivers, like paddlers. You might have changed your mind.

Mr. Jean: I would also like to advise that for next week's meeting, we will have sent the PDF version of the orders in French and English complete, and not the scanned versions that you received today without the decimals. I apologize for that. I should have checked the document more thoroughly before running over here.

Senator Milne: Will you change horizontal to vertical?

Mr. Jean: I will have that examined and will speak to the department, if necessary.

Senator McCoy: Could I direct your attention again to pages 12 and 13 of these orders? Will you confirm for me that another definition of "minor waters" refers to anything that is 200 metres long, which is approximately one block, four to nine feet wide and one or two feet deep? Is that also minor waters?

Senator Spivak: Is that page 12?

Senator McCoy: It is at the bottom of page 12, carrying across to the top of page 13.

Mr. Jean: Is this at the high-water mark, senator, that you are talking about?

Senator McCoy: Yes.

Mr. Jean: So it would be at the high-water mark. Of course, these are approximates and I am taking for granted that your calculations are much better than mine on a per-metre, per-foot basis.

Senator McCoy: I am just showing my age; I still do the things in imperial measures.

Mr. Jean: I do as well, so I also have to show my age. I believe you are accurate. The high-water mark in Canada fluctuates dramatically, so if we are talking about high-water mark here, I would suggest low-water mark in this particular case, depending on where it would be found, could be a zero-water mark. I would suggest that is possible.

Indeed, one example was a gentleman who had built the ditch 60 years earlier. It would fit within that description barely, and he had to apply for a permit. I understood that two officials from the Government of Canada had to make a two-hour trip out and then back to ascertain, on two or three different occasions, whether he could build something across this ditch.

That is not a good use of taxpayers' money, in my mind, being that the ditch was all on his private property and he had dug it some 60 years earlier.

À mon avis, monsieur Osbaldeston a raison. Quand les gens n'ont pas l'intention de respecter les normes, ils ne demandent certainement pas un permis de construire.

Le sénateur Spivak : Vous auriez dû consulter les gens qui utilisent les cours d'eau, comme les canotiers. Cela vous aurait peut-être fait changer d'avis.

M. Jean : Je tiens à vous dire que, pour votre réunion de la semaine prochaine, vous recevrez une nouvelle version intégrale en PDF des arrêtés en français et en anglais, et non les versions scannées sans signes décimaux que vous avez reçues aujourd'hui. J'aurais dû vérifier le document de plus près avant de me précipiter ici. Je vous prie de m'en excuser.

Le sénateur Milne : Vous allez aussi changer « de l'horizontale à la verticale »?

M. Jean : Je vais demander que l'on vérifie cela et, s'il le faut, j'en parlerai au ministère.

Le sénateur McCoy : Puis-je attirer encore une fois votre attention sur les pages 13 et 14 de cet arrêté? Pouvez-vous me confirmer qu'une autre définition d'« eaux navigables secondaires » s'appliquera à tout ce qui a 200 mètres de long, soit environ 600 pieds, 4 à 9 pieds de large et 1 ou 2 pieds de profondeur?

Le sénateur Spivak : Est-ce à la page 13?

Le sénateur McCoy : C'est à partir du milieu de la page 13, jusqu'en bas.

M. Jean : Parlez-vous de la laisse des hautes eaux?

Le sénateur McCoy : Oui.

M. Jean : C'est la mesure à la laisse des hautes eaux. Bien sûr, c'est approximatif, et je suppose que vos conversions en mètres et en pieds sont meilleures que les miennes.

Le sénateur McCoy : Ça prouve que je suis d'une autre génération, car je fais encore les conversions en mesures impériales.

M. Jean : Moi aussi, ce qui prouve que j'ai aussi un certain âge. Je crois que vous avez raison. La laisse des hautes eaux fluctue beaucoup au Canada, et dans ce cas particulier, selon le lieu où on se trouve, la laisse des basses eaux pourrait correspondre au niveau zéro. C'est possible.

Nous avons l'exemple de cet homme qui avait aménagé un fossé, il y a 60 ans. Il a voulu par la suite y construire un ouvrage qui tombait tout juste dans la catégorie, et il a dû demander un permis. Si je me souviens bien, deux représentants du gouvernement du Canada ont dû faire le trajet de deux heures dans chaque sens, à deux ou trois reprises, pour aller vérifier sur place qu'il pouvait bien construire l'ouvrage au-dessus du fossé.

À mon avis, ce n'est pas une bonne façon de dépenser l'argent du contribuable, étant donné que l'homme avait lui-même aménagé ce fossé sur son propre terrain, une soixantaine d'années plus tôt.

Senator McCoy: Just to recap, you are saying that if the water is four to nine feet wide and one to two feet deep, for a block long, that is minor waters?

Mr. Jean: During high-water mark.

Senator McCoy: I am not allowed to say anything else, so I will not refer to my earlier question about the efficiency of the way the program was run, driving out for two hours and two hours back to look at a ditch when we have email.

Mr. Jean: Senator McCoy, at any time you would like to argue further with me, I would be happy to listen.

Senator McCoy: Well, no, to engage.

Mr. Jean: Indeed; I have enjoyed it thoroughly.

The Chair: She is very cagey.

Senator Mitchell: I was quite taken by your example of your brother's two log bridges. It went through my mind that probably they would be excluded under this act from review — I do not want to presume, but probably they were. However, I cannot imagine that investing in those two bridges would have taken a lot of money or created much stimulus.

It seems to me there is a contradiction in your argument. The defence of this bill is that it is going to speed up reviews so that we can get at these big projects and stimulate the economy quickly. At the same time, you, and particularly Mr. Osbaldeston, go on about how this will exempt someone's dock and some wooden bridge over a ditch.

You cannot have it both ways. You cannot say it is going to stimulate by speeding up big projects on the one hand and then, on the other hand, say well it is really just going to speed up building a dock. That is my question.

Mr. Jean: With respect, Senator Mitchell, I see why you beat my former partner for the Liberal leadership in Alberta.

Second, you obviously do not know my brother very well, because it would simulate the economy and take a tremendous amount of work.

Senator Mitchell: It took a lot of effort, did it, all those nails?

Mr. Jean: Third, you must not be a Vancouver fan, because they play in three minutes.

Finally, there are a variety of explanations for different parts of this act. To your very example, this affects every Canadian. It affects every part of Canada; and we have received a variety of examples that will benefit Canadians greatly.

The examples I used were for particular circumstances, but they show the tremendous impact that this act and these amendments have on Canada. It is unbelievable that no government, no prime minister, has had the leadership capability to move forward on an act because of fear. That is what I believe we are here for, because of that. I would commend my Prime Minister on that.

Le sénateur McCoy : Récapitulons. Vous dites que si la voie d'eau a de 4 à 9 pieds de large, 1 ou 2 pieds de profondeur et 600 pieds de longueur, il s'agit d'une voie d'eau secondaire?

M. Jean : À la laisse des hautes eaux.

Le sénateur McCoy : Comme on ne me permet pas d'en parler, je ne reviendrai pas sur ce que je disais tout à l'heure au sujet de la façon dont le programme était administré. Mais faire un trajet de deux heures dans chaque sens pour aller inspecter un fossé, à l'ère du courrier électronique, ne me paraît pas très efficace.

M. Jean : Sénateur, je serais ravi d'en débattre avec vous.

Le sénateur McCoy : D'en discuter, plutôt.

M. Jean : Bien sûr, car c'est une discussion très intéressante.

Le président : Elle se méfie.

Le sénateur Mitchell : L'exemple des deux ponts que votre frère a construits est d'autant plus intéressant qu'ils auraient probablement été exemptés en vertu de la nouvelle loi. Par contre, j'ai beaucoup de mal à imaginer que la construction de ces deux ponts aurait nécessité un gros financement ni suscité une forte stimulation économique.

J'ai donc l'impression que vous vous contredisez. Les défenseurs de la nouvelle loi prétendent qu'elle va accélérer le processus d'évaluation des grands projets, ce qui permettra de stimuler l'économie plus rapidement. Mais en même temps, vous nous dites, vous et surtout M. Osbaldeston, que la loi permettra d'exempter le ponton d'un riverain ou un petit pont de bois au-dessus d'un fossé.

C'est l'un ou l'autre. Vous ne pouvez pas prétendre que la loi va, d'un côté, stimuler l'économie en accélérant le processus d'évaluation des grands projets, et, d'un autre côté, simplement accélérer la construction d'un ponton. C'est là ma question.

M. Jean : Sénateur, je comprends maintenant pourquoi vous avez battu mon ancien partenaire lors de la course à la direction du Parti libéral de l'Alberta.

Deuxièmement, vous ne connaissez manifestement pas très bien mon frère car la construction de ces deux ponts a permis de stimuler l'économie et de créer des emplois.

Le sénateur Mitchell : Il y avait tant de clous à enfoncer que ça?

M. Jean : Troisièmement, vous n'êtes certainement pas un fan de l'équipe de Vancouver, car elle joue dans trois minutes.

Enfin, on peut expliquer les différentes dispositions de la loi de toutes sortes de façons. De chaque situation découlent des bienfaits pour tous les Canadiens, et on nous a soumis toutes sortes de projets qui seront bénéfiques pour les Canadiens.

Les exemples que j'ai utilisés concernaient des situations particulières, mais ils montrent l'impact considérable que peut avoir la nouvelle loi sur le Canada. Il est incroyable qu'aucun gouvernement, aucun premier ministre, n'ait eu le courage de prendre l'initiative d'actualiser l'ancienne loi. C'est pourtant pour cela que nous avons été élus, et j'en félicite le premier ministre.

Senator Mitchell: You and I will disagree on that, but thank you very much.

The Chair: On the commendation, you mean.

Senator Mitchell: Yes.

The Chair: Parliamentary Secretary Jean, you have been very forthcoming and helpful to us. I understand you have undertaken, along with your officials, to give us the additional materials. For that, we thank you very much. Faceoff will be in one and a half minutes. May everyone enjoy the game.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, May 7, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:04 a.m. to examine the following elements contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009: those elements dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

Senator W. David Angus (Chair) in the chair.

The Chair: Good morning to all of you here in the room, as well as those watching our proceedings on the CPAC network and on the World Wide Web. I call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is Senator Angus, and I am from the Province of Quebec.

Unfortunately, the deputy chair, Senator Mitchell, could not be with us today, but he sends his best regards. To my right, we have Senators Neufeld, Banks, Lang, and St. Germain; and over to my left are Senators Peterson, Milne, Adams and Sibbeston.

We are continuing our study today on the provisions of Bill C-10, which I think everyone knows has already been passed by both Houses of Parliament. However, section 7, respecting the Navigable Waters Protection Act and amendments thereto, have been referred to this committee for study and review. We are to report back to Parliament not later than June 11.

We have had a number of witnesses to date. This is our fourth hearing on the subject. My colleagues and I think it is our sense that we are becoming conversant with the matters at issue, but we are very interested to hear the witnesses' evidence.

Therefore, I particularly want to welcome our five witnesses this is morning: We have Mr. Phil Green, Director, Canadian Rivers Network; Mr. Richard Alexander, President, Paddle Canada; Mr. Mark Mattson, President, and Ms. Krystyn Tully, Vice-President, Lake Ontario Waterkeeper; and Mr. Jim Wood, Vice-President, Corporate Development, Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association.

Le sénateur Mitchell : Je ne peux pas être d'accord avec vous, mais je vous remercie quand même.

Le président : Au sujet des félicitations, je suppose.

Le sénateur Mitchell : Oui.

Le président : Monsieur le secrétaire parlementaire, vous vous êtes montré très ouvert pendant nos discussions, et vos réponses nous sont très utiles. Vous nous avez promis, ainsi que vos fonctionnaires, de nous faire parvenir d'autres documents, et je vous en remercie d'avance. Le tournoi commence dans une minute et demie. Bon match à tous.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le jeudi 7 mai 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 4, pour examiner les éléments suivants du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, les éléments concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

Le sénateur W. David Angus (président) occupe le fauteuil.

Le président : Bonjour à tout le monde ici présent ainsi qu'à tous ceux qui nous écoutent sur la chaîne parlementaire CPAC ou sur Internet. Je déclare ouverte la présente séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle David Angus, et je suis un sénateur de la province de Québec.

Malheureusement, le vice-président, le sénateur Mitchell, n'a pas pu être avec nous aujourd'hui, mais il vous transmet ses salutations. Je vous présente, à ma droite, les sénateurs Neufeld, Banks, Lang et St. Germain et, à ma gauche, les sénateurs Peterson, Milne, Adams et Sibbeston.

Aujourd'hui, nous allons poursuivre notre étude des dispositions du projet de loi C-10. Comme tout le monde le sait, je suppose, ce projet de loi a déjà été adopté par les deux chambres du Parlement. Toutefois, le comité a été appelé à se pencher sur la partie 7 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables et sur les amendements proposés à cette loi. Nous devons faire rapport au Parlement au plus tard le 11 juin.

Jusqu'à présent, nous avons entendu un certain nombre de témoins. Il s'agit de notre quatrième séance sur la question. Mes collègues et moi avons l'impression de commencer à bien connaître le sujet, mais nous sommes très intéressés à entendre ce que les témoins ont à nous dire.

Ainsi, je tiens particulièrement à souhaiter la bienvenue aux cinq témoins que nous recevons aujourd'hui, à savoir M. Phil Green, directeur, Canadian Rivers Network; M. Richard Alexander, président, Pagaie Canada; M. Mark Mattson, président, Lake Ontario Waterkeeper; Mme Krystyn Tully, vice-présidente, Lake Ontario Waterkeeper; et enfin, M. Jim Wood, vice-président, Développement organisationnel, Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association.

I guess it is appropriate that on such a beautiful spring day that we would be in the "outdoors" mode. It will probably put us all in a good mood as the weekend approaches. We are delighted you are here. I understand you will speak in the order listed on the agenda. Therefore, Mr. Green, Director of Canadian Rivers Network is first.

Phil Green, Director, Canadian Rivers Network: Thank you very much. I thank you for the opportunity to speak to you today.

I am speaking today on behalf of the Canadian Rivers Network, which I became involved in last year when I published a piece in the *Financial Post* entitled "Giving us the oar" about the upcoming changes to the Navigable Waters Protection Act.

I would like to draw your attention to six principles that the Canadian Rivers Network drew together. I do not know if you have my submission in front of you, but those are on page 5.

These principles are something that came through a discussion with a wide number of people on the network. The first principle is that the public right of navigation is an ancient right and a basic Canadian freedom. The second one is that the government is the guardian of that right. The third one is that the right of navigation is also a pillar of environmental protection. The fourth principle is that our waterways are public places.

This is on page 5. Do they not have the English version, either? I guess you do not have pages 1 through 5.

The Chair: It was not translated in time, and we are able to table it.

Mr Green: I will give you these verbally.

The Chair: That will be great.

Mr Green: The fifth principle is that the right of navigation should not be qualified by the government. Finally, the sixth one is that the public was not sufficiently consulted on these changes.

The Chair: What were the first two?

Mr Green: The first two, the public right of navigation is an ancient right and freedom. The second one is that the government is the guardian of that right. The third one is that the public right of navigation is one of the pillars of environmental protection.

The Chair: Are these principles that you are enunciating those of your organization?

Mr Green: That is right. These are principles we would like you to consider.

The Chair: They are the basis of your argument.

En cette belle journée de printemps, il me semble de mise de traiter de questions touchant le plein air. Cela nous mettra probablement dans un bon état d'esprit pour aborder la fin de semaine qui approche à grands pas. Nous sommes ravis de vous accueillir. D'après ce que je crois comprendre, vous prendrez la parole dans l'ordre indiqué à l'ordre du jour. Nous allons donc commencer par M. Green, directeur du Canadian Rivers Network.

Phil Green, directeur, Canadian Rivers Network : Merci beaucoup. Je vous sais gré de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

Je m'adresse à vous au nom du Canadian Rivers Network. J'ai commencé à jouer un rôle dans cette organisation l'an dernier, avec la publication dans le *Financial Post* d'un article intitulé « Giving us the oar ». Ce texte portait sur les modifications qu'on s'apprête à apporter à la Loi sur la protection des eaux navigables.

J'aimerais attirer votre attention sur la liste de six principes que le Canadian Rivers Network a dressée. Je ne sais pas si vous avez reçu une copie de mon exposé, mais ces principes se trouvent à la page 5.

Cette liste de principes a été élaborée au cours d'une discussion réunissant un bon nombre de personnes du réseau. Le premier principe énonce que le droit de navigation est un droit ancestral et une liberté canadienne fondamentale. Selon notre deuxième principe, le gouvernement est le gardien de ce droit. Le troisième principe est le suivant : le droit de navigation est également un pilier de la protection de l'environnement. Le quatrième principe énonce que nos voies d'eau sont des lieux publics.

Tout cela se trouve à la page 5. Vous n'avez pas non plus la version anglaise? J'imagine que vous n'avez pas reçu les pages 1 à 5.

Le président : Nous n'avons pas été en mesure de faire traduire le mémoire en temps voulu, mais nous pouvons le déposer.

M. Green : Je vais vous présenter ces principes de vive voix.

Le président : C'est parfait.

M. Green : Le cinquième principe, c'est que le droit de navigation ne devrait pas être défini par le gouvernement. Enfin, le sixième principe est le suivant : le public n'a pas été suffisamment consulté à propos de ces modifications.

Le président : Pouvez-vous répéter les deux premiers principes?

M. Green : Le premier principe énonce que le droit public de navigation est une liberté et un droit ancestral. Selon le deuxième principe, le gouvernement est le gardien de ce droit. Le troisième principe, c'est que le droit public de navigation est l'un des piliers de la protection environnementale.

Le président : Est-ce que ces principes sont ceux de votre organisation?

M. Green : C'est exact. Ce sont les principes que nous soumettons à votre attention.

Le président : Ils constituent le fondement de votre position.

Mr Green: Yes. I would like to speak today primarily toward the first principle from a personal perspective as a paddler, and hopefully that will be representative of many other paddlers across the country. I am speaking as someone who has paddled across most provinces of the country, including in the Arctic. I want to try to shed some light for you on why these amendments have provoked the reaction from the public that they have.

For many Canadians, one of the greatest freedoms we enjoy is the freedom to look at a map, pick out a thin blue line on it and then pull a kayak or canoe from the garage, put it on the roof of the car and head out and enjoy our vast and wonderful Canadian wilderness. It is a birthright passed on to us by the Fathers of Confederation, by generations of Canadians before, by First Nations and by centuries of common-law decisions. We can cross the country by canoe, or mom and dad can throw a canoe on the vehicle roof, with the kids in the back seat, a tent in the trunk and take off for a week's vacation, which is how my kids grew up.

The heart of the matter, honourable senators, is that many Canadians believe the government has diminished one of their most basic and most cherished freedoms.

The government argued that these changes were necessary to eliminate red tape. Anyone can sympathize with the frustration caused by red tape, particularly red tape that impinges upon personal freedoms. However, we should also remember that government actions can also protect freedoms, which is why we have courts, police and so on. The government called their duty to protect this free freedom "red tape," and I think that provoked the ire of many Canadians.

Until these amendments, a river was navigable if you could, in fact, paddle a canoe, kayak or any other craft on it. That is a pretty simple definition that the courts have used for generations; yet before this committee, Mr. Osbaldeston, from Transport Canada, said that there is no navigable definition you can find anywhere to apply so we are trying to create it. That is the crux of the issue.

Until now, throughout our history, before Europeans arrived in Canada and inherited from the First Peoples, we were free to paddle on a river if the river was navigable. Now the government is trying to create a definition of what rivers we can paddle on.

M. Green : Oui. Aujourd'hui, lorsque je parlerai du premier principe, je le ferai principalement du point de vue personnel d'un payeur, et j'aime à penser que mon opinion est représentative de celle de nombreux autres payeurs partout au pays. Vous avez devant vous une personne qui a pratiqué son activité de prédilection dans presque toutes les provinces du pays, y compris dans l'Arctique. Je veux vous donner des informations pour vous permettre de mieux comprendre pourquoi ces amendements ont provoqué un tel tollé au sein de la population.

Pour de nombreux Canadiens, l'une des libertés les plus précieuses consiste à pouvoir prendre une carte, localiser une rivière, sortir le canoë ou le kayak du garage, le mettre sur le toit de la voiture et s'engouffrer dans la vaste et merveilleuse nature du Canada pour y pratiquer leur activité préférée. Il s'agit d'un droit acquis à la naissance, qui nous a été transmis par les Pères de la Confédération, par les générations de Canadiens qui les ont précédés et par les Premières nations avant eux, et par la jurisprudence de common law qui s'est constituée au fil des siècles. Nous pouvons traverser le pays en canoë, ou maman ou papa peuvent fixer le canoë sur le toit de la voiture, installer les enfants sur la banquette arrière, mettre la tente dans le coffre et prendre une semaine de vacances. C'est ainsi que mes enfants ont grandi.

Ce que je veux dire, pour l'essentiel, c'est qu'une pléthore de Canadiens croient que le gouvernement a porté atteinte à l'une de leurs libertés les plus fondamentales et les plus précieuses.

Le gouvernement a fait valoir que ces changements étaient nécessaires pour alléger la bureaucratie. Tout le monde peut comprendre les frustrations que peut engendrer la bureaucratie, particulièrement lorsque celle-ci empiète sur les libertés personnelles. Cependant, nous devons garder présent à l'esprit le fait que le gouvernement peut également protéger nos libertés, ce qui explique pourquoi nous disposons de tribunaux, de services policiers, et d'autres choses du genre. Le gouvernement a qualifié de « bureaucratiques » les moyens lui permettant de s'acquitter de son devoir de protéger une liberté fondamentale, et je pense que cela a soulevé l'ire d'un bon nombre de Canadiens.

Jusqu'à maintenant, une rivière était considérée comme navigable s'il était possible d'y naviguer avec un canoë, un kayak ou n'importe quelle autre embarcation. C'est une définition très simple. Les tribunaux s'en servent depuis des générations. M. Osbaldeston, de Transports Canada, a affirmé qu'il n'existait nulle part de définition du terme « navigable » qui pourrait être appliquée, et que le gouvernement s'employait donc à en élaborer une. C'est là le nœud du problème.

Depuis le début de l'histoire du Canada jusqu'à aujourd'hui, nous étions libres de payer sur une rivière si celle-ci était navigable. C'est ce que faisaient les Premières nations, et c'est ce que faisaient après eux les Européens qui sont arrivés au Canada. A présent, le gouvernement tente de créer une définition pour déterminer sur quelles rivières nous pouvons payer.

The government has argued that the changes will not affect our ability to paddle on our rivers. Mr. Osbaldeston has made this point many times. We are not comforted by that claim. He implied, before this committee, that a creek with a foot of water in it was not navigable. I would like to illustrate why that is not so.

Two years ago, I was on a canoe trip in the Northwest Territories. We flew in a float plane to a small lake on the Yukon border. From there, we portaged about a kilometre to a tiny creek known unofficially as "Push-Me-Pull-Me Creek." We spent many hours pushing and pulling our canoes down that creek, which sometimes was less than three feet wide and very often was less than a foot deep, but we got down it. We continued for two weeks and two weeks later, we were paddling on the Mackenzie River near the Arctic Circle. My point is that small creeks flow into mighty rivers, and when you cut off the small creek, you cut off the mighty river.

The Credit River is near my hometown in the Region of Peel, Ontario. It is only navigable part of the year. A good part of the year, it is dried up and full of rocks — not entirely dry, but quite dry. In court cases over the years, the courts have declared that it is a navigable waterway despite that.

There are about 1 million people in the watershed. In 1825, a farmer built a dam across the Credit River. At that time, it would have been a very remote area. The current owners own the land on either side of the dam and, quite understandably, they do not want people to trespass on their land, so there is no portaging around the dam.

When the Navigable Waters Protection Act was passed, many dams were grandfathered, including this one. The result is that the river is cut in two. You cannot navigate it. You can paddle in the upper reaches and in the lower reaches, but you cannot connect the whole thing. I would ask whether in 1825, they knew that 184 years later that dam would prevent navigation for so many people.

Mr. Osbaldeston spoke before this committee about not needing to apply to him for permission to build a structure, if there were 200-metre segments of river that were not navigable, and that had obstructions or if the slope is so steep, or if it is this narrow at three measurable points or if it is that shallow at three measurable points.

However, it is for canoeists and kayakers and other people that use the rivers to decide whether a river is navigable by navigating on it. That is our common-law right and our freedom. By all means, build a bridge or culvert over it, but do not wreck navigation if you do. If 200-metre segments of river become non-

Le gouvernement a également avancé que les modifications n'auront aucune incidence sur la capacité des payeurs de naviguer sur les cours d'eau. M. Osbaldeston a dit la même chose à maintes reprises. Cela ne nous rassure pas. Devant vous, il a laissé entendre qu'un ruisseau d'un pied de profondeur n'était pas navigable. Permettez-moi de vous raconter une courte histoire pour vous prouver le contraire.

Il y a deux ans, je me suis rendu dans les Territoires du Nord-Ouest pour y faire une excursion en canoë. Notre hydravion nous a déposé près d'un petit lac, situé à la frontière du Yukon. À partir de là, nous avons fait du portage sur environ un kilomètre jusqu'à un petit ruisseau, surnommé officiellement le « Push-Me-Pull-Me Creek ». Nous avons poussé et tiré nos canoës sur ce ruisseau, qui avait parfois moins de un pied de profondeur et dont la largeur était très souvent inférieure à trois pieds. Nous avons tout de même réussi à descendre le ruisseau. Nous avons persévéré et, deux semaines plus tard, nous étions en train de payer sur le fleuve Mackenzie, près du cercle polaire arctique. Ce que je veux dire, c'est que les petits ruisseaux débouchent sur les grands fleuves. Bloquer l'accès à un petit ruisseau revient à bloquer l'accès à un grand fleuve.

La rivière Credit est située près de ma ville natale, dans la région de Peel, en Ontario. Elle est navigable seulement une partie de l'année, car pendant plusieurs mois, son niveau baisse de sorte que l'on voit autant de roches que d'eau. Malgré cela, au fil des ans, les tribunaux ont déclaré qu'il s'agissait d'un cours d'eau navigable.

Environ un million de personnes vivent autour du bassin. En 1825, un agriculteur a construit un barrage sur la rivière Credit. À cette époque, il s'agissait d'une région très isolée. Les propriétaires actuels des terres situées de chaque côté du barrage ne veulent pas d'intrus sur leur propriété, ce qui est tout à fait compréhensible, et il est donc interdit de faire du portage autour du barrage.

Quand la Loi sur la protection des eaux navigables a été adoptée, une pléthore de barrages ont bénéficié d'une clause de droits acquis, y compris celui dont je vous parle. Par conséquent, le cours d'eau est coupé en deux. Vous pouvez payer en amont, vous pouvez payer en aval, mais les deux parties ne sont pas reliées. En 1825, les personnes qui ont construit ce barrage se doutaient-elles que, 184 ans plus tard, celui-ci interdirait la navigation à tant de personnes?

M. Osbaldeston a indiqué au comité que, selon lui, il n'était pas nécessaire de présenter une demande avant de construire une structure sur un cours d'eau où se trouvent des segments de 200 mètres qui ne sont pas navigables parce qu'il y a trop d'obstacles, parce que la pente est trop raide, parce que le cours d'eau est trop étroit à trois endroits mesurables ou parce qu'il est peu profond à trois endroits mesurables.

Cependant, c'est aux canoéistes, aux kayakistes et aux autres plaisanciers qu'il revient de décider si un cours d'eau est navigable en y naviguant. Il s'agit d'une liberté et d'un droit issu de la common law. Vous pouvez construire un pont ou un ponton au-dessus d'un cours d'eau si vous le voulez, mais ne nuisez pas à

navigable because they are so steep or this narrow or that shallow, and then you build bridges or structures over those segments that render them non-navigable, the whole river is non-navigable.

For comparison, I would ask you to try driving down a highway where there were no bridges over minor waterways. The highway would become useless. A river is a public highway, and if you segment it, the river as a whole becomes non-navigable.

In fact, in some court cases — the *Coleman* decision in particular — the court ruled that natural obstructions in themselves do not render a river non-navigable.

We asked whether the government knows who will be living near these so-called non-navigable or minor waterways in 184 years, or who will want to navigate on them, or what types of rivers we will be able to navigate on in 184 years. I taught my sons how to paddle, and I already find that they can paddle down rivers I never even dreamed could be paddled on. They paddle their canoes and kayaks over waterfalls, which I find amazing.

The common-law definition of “navigable” was so simple. If you can navigate on it, it is navigable. If it looks like a duck and it quacks like a duck, it is a duck. Now the government is trying to define “duck.” I think the government will find itself wrapped in red tape with their definition of a duck.

Honourable senators, I think the government may be right, that these changes will not affect our navigation rights, at least in the short term — not this summer, perhaps not next summer. However, over the long term, I think the government is wrong. When the weather warms up this spring and more people are out — anglers, hunters, paddlers and other boaters — they will still be able to travel our rivers; but as the country's infrastructure grows over the years, we will slowly find our way blocked by dams, weirs, culverts, booms and other structures on the minister's list of non-navigable rivers. Then, that cherished freedom to paddle wherever we want will just be water under the bridge.

The Chair: Thank you for a colourful and interesting presentation. The next speaker will be Mr. Alexander, President of Paddle Canada. He has provided us with a submission, but we do not have it. We just got it this morning, and it is not translated yet. However, you can be sure that all of us will eventually have it in both languages. In the meantime, keep that in mind so you do not assume that we have it in front of us.

Richard Alexander, President, Paddle Canada: Thank you for your interest in the Navigable Waters Protection Act and for the invitation to appear here this morning. I flew in from St. John's,

la navigation. Si des segments de 200 mètres d'un cours d'eau cessent d'être navigables parce qu'ils sont trop escarpés, trop étroits ou trop peu profonds, et que vous construisez ensuite des ponts ou d'autres structures qui empêchent la navigation, alors tout le cours d'eau devient non navigable.

Pour faire une comparaison, imaginez ce que ce serait de conduire une automobile sur une route où il n'y aurait aucun pont au-dessus des petits cours d'eau. La route n'aurait plus aucune utilité. Cela vaut également pour une rivière, qui est également une voie publique : si vous la segmentez, elle devient non navigable dans son ensemble.

En fait, dans le cadre de certaines décisions, notamment dans *Coleman*, les tribunaux ont statué que les obstacles naturels ne rendaient pas en eux-mêmes une rivière non navigable.

Est-ce que le gouvernement sait qui vivra près de ces prétendus cours d'eau non navigables ou sans importance dans 184 ans. Ou qui voudra y naviguer? Ou quels types de cours d'eau seront navigables dans 184 ans? J'ai enseigné à payer à mes fils, qui peuvent déjà payer sur des rivières dont je n'aurais jamais pu croire qu'elles deviendraient un jour accessibles. Avec leurs canoës et leurs kayaks, ils franchissent des chutes d'eau, et je trouve cela incroyable.

La définition du terme « navigable » dans la common law était vraiment simple. Si vous pouvez naviguer sur un cours d'eau, il s'agit d'un cours d'eau navigable. Pensez aux définitions des animaux : si un animal ressemble à un canard, et qu'il fait coin-coin comme un canard, c'est un canard. À présent, le gouvernement veut tenter d'élaborer une définition de « canard ». Je pense qu'il va s'enliser dans les choinseries de l'administration avec sa définition de « canard ».

Sénateurs, selon moi, le gouvernement a peut-être raison lorsqu'il affirme que ces changements n'auront aucune incidence sur nos droits de naviguer, du moins à court terme — pas cet été, peut-être pas non plus l'été prochain. Cependant, en ce qui concerne nos droits de navigation à long terme, je pense que le gouvernement a tort. Au printemps prochain, lorsque la chaleur reviendra, les pêcheurs à la ligne, les chasseurs, les payeurs et les autres plaisanciers pourront se déplacer sur nos cours d'eau. Mais avec la croissance graduelle de l'infrastructure que l'avenir nous réserve, il faut s'attendre à se faire bloquer le passage par des barrages, des ponceaux, des estacades et d'autres structures, et la liste de cours d'eau non navigables du ministre s'allongera. Et puis, à ce moment-là, notre précieuse liberté de payer où bon nous semble appartiendra au passé.

Le président : Merci pour cet exposé coloré et intéressant. Le prochain intervenant sera M. Alexander, président de Pagaie Canada. Il nous a fourni une copie de son exposé, mais nous ne l'avons pas entre les mains. Nous avons reçu le document ce matin, et il n'a pas encore été traduit. Soyez assuré que chacun d'entre nous en recevra une copie dans les deux langues un peu plus tard. Je tenais seulement à vous rappeler que ce document ne vous a pas été distribué.

Richard Alexander, président, Pagaie Canada : Je vous remercie de l'intérêt que vous manifestez à l'égard de la Loi sur la protection des eaux navigables et de m'avoir invité à me présenter

Newfoundland, yesterday, so I appreciate you making the weather exactly like I left yesterday. Thank you for making me feel at home.

I want to take a moment to try to help you understand why this issue is so important to the constituency we represent. Paddling a canoe for millions of Canadians is not like playing volleyball. It is viewed by my constituency as something that is distinctly Canadian, something that is the right of Canadians and a distinct Canadian value that we export to the world.

I have often said that the canoe, canoeing and wilderness canoeing is Canada's gift to the world. It would be hard to imagine Canada without canoeing as part of Scout and Guide programs, summer camps and those types of things. It would be hard for me to imagine my children growing up without ever learning how to do a J-stroke or exploring a river, exploring every turn in a shoreline. It is what makes us Canadian.

I got off the plane yesterday and one of the first things I saw was a birchbark canoe in the airport. It gives you some idea of how important this activity and this issue is for my constituency. It is no surprise that when these changes to the Navigable Waters Protection Act were passed that my constituency expressed a big concern with that, particularly the process and the lack of opportunity we had for consultation.

The organization that I represent is a national recreational paddling association. We are non-profit and membership based. I like to think we represent the hardcore canoeists and kayakers in the country, people who live and breathe this; it is a part of their lifestyle and a part of who they are.

We have 1,200 members across every province and territory in Canada. Our mandate is for paddling education, safety, heritage and environmental awareness in the areas of non-competitive canoeing and kayaking. In addition to our direct membership, we also have eight provincial and territorial recreational paddling associations that pay membership to Paddle Canada on an annual basis and fall under our national umbrella. These regional paddling affiliates, in turn, represent numerous clubs that, together, speak for nearly 12,000 active paddlers in this country.

In addition, we run national certification programs for more than 3500 individuals on an annual basis. We communicate with an additional 1,700 paddlers through our publications.

In preparation to be here and present to you this morning, we asked those 18,000 individuals for some feedback on these changes to the act. I can safely say that the feedback we received was overwhelming. We have received more calls, emails, letters

devant vous ce matin. Je suis arrivé ici hier, depuis St. John's, à Terre-Neuve, et je vous suis reconnaissant de m'accueillir avec des conditions météorologiques semblables à celles que j'ai quittées hier. Je me sens comme à la maison, et je vous en remercie.

J'aimerais prendre un moment pour tenter de vous aider à comprendre pourquoi toute cette question revêt une telle importance aux yeux des gens que je représente. Pour nous et pour des millions de Canadiens, le pagayage est non pas une activité comme les autres, mais une activité typiquement canadienne. Il s'agit d'un droit qui appartient aux Canadiens et d'une valeur canadienne distincte que nous exportons partout dans le monde.

J'ai souvent dit que le canoë, le canotage et le canotage dans les zones sauvages étaient le cadeau du Canada au reste du monde. Il serait difficile d'imaginer le Canada sans le canotage, qui fait partie intégrante des programmes scouts et guides, des camps d'été et des autres choses du genre. Je ne peux imaginer que mes enfants auraient pu grandir sans jamais apprendre les diverses techniques de canotage ou explorer une rivière dans ses moindres méandres. Tout cela constitue des caractéristiques importantes de notre identité canadienne.

Hier, à mon arrivée à l'aéroport, l'une des premières choses que j'ai vues était un canoë en écorce de bouleau. Cela donne une idée de l'importance que revêt le canotage et les questions qui s'y rapportent pour notre groupe. Il n'est pas du tout surprenant que les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables y aient soulevé de grandes inquiétudes, surtout si l'on tient compte de la manière dont les choses se sont passées et du fait que nous n'avons pas été consultés.

Je représente aujourd'hui une association nationale de canotage récréatif. Il s'agit d'un organisme sans but lucratif de type associatif. J'aime à penser que nous représentons les canoëistes et les kayakistes purs et durs du Canada, c'est-à-dire des gens qui ne vivent que pour pagayer. Cette activité fait partie intégrante de notre mode de vie et de notre identité.

Notre association compte 1 200 membres répartis dans toutes les provinces et tous les territoires du Canada. Notre mission consiste à mieux faire connaître le canotage récréatif et à sensibiliser nos membres aux questions touchant la sécurité, la préservation du patrimoine et la protection de l'environnement. Notre organisation regroupe non seulement nos membres directs, mais agit également comme organisme national regroupant huit associations provinciales et territoriales de canotage récréatif, qui verse une cotisation annuelle à Pagaie Canada. Ces organisations régionales affiliées regroupent, à leur tour, une kyrielle de clubs de canotage qui, en tout et pour tout, représentent près de 12 000 pagayeurs canadiens.

De surcroît, nous dirigeons des programmes nationaux d'accréditation auxquels prennent part chaque année plus de 3 500 personnes. Par l'entremise de nos publications, nous communiquons avec 1 700 autres pagayeurs.

Avant de venir ici aujourd'hui, nous nous sommes adressés à ces quelque 18 000 personnes pour connaître leur avis sur les modifications apportées à la loi. Je peux vous dire que les réponses ne se sont pas fait attendre. En 38 ans, notre association

and feedback on this issue than any other issue that this association has faced in its 38-year history. It is obvious that the changes that have been made have struck a nerve with our community, and I think you are well aware of that.

The Chair: We are all very interested. We have heard this line of criticism repeatedly, not just in these submissions and in emails.

When you say that you consulted all 18,000 members about these changes, in what forum was that done? Did they all read the bill? To the layperson, it sounds as though these amendments would simply take away our birthright and paddling, which I do not think you are saying to us. How did you consult them to get these emails and everything flowing?

Mr. Alexander: We consult in a number of ways. It is quite easy for us to consult with our constituency and get feedback from them because 2009 is the electronic age. We have taken it upon ourselves to try to educate our membership on the changes that have happened, and we have used some of the other associations that are appearing as witnesses here today and some of the things they have done to try to educate all 18,000 individuals.

I would not say that all of them have sat down and gone through the changes in the act, and I would not be so presumptuous as to imagine that. It is striking a chord with them, and as such they are very deeply interested in what is happening right now.

The Chair: I appreciate that clarification, and I also apologize if I interrupted your train of thought, but this is a bit unique in that the bill has passed, so we are not here to recommend any amendments at this stage. We need to make some recommendations to our colleagues in the Senate and in the House of Commons. We are looking to you for suggestions for those recommendations that we could put in our report.

The bill has passed, and we see paddlers and many cars out there with canoes on top. Clearly there has not been this terrible thing yet, and we do not know what the government will be in 184 years any more than you do. I am sure that the law will be changed if terrible things are happening, but please carry on.

n'avait jamais reçu, sur aucune autre question, un nombre aussi élevé d'appels téléphoniques, de courriels et de lettres de rétroaction. Il est évident que ces modifications ont touché un point sensible dans notre collectivité, et je pense que vous ne l'ignorez pas.

Le président : Nous sommes tous très intéressés par ce que vous dites. Nous avons entendu ce genre de critique à maintes reprises, et pas seulement dans le cadre des exposés qui nous ont été présentés ou des courriels qui nous ont été envoyés.

Vous avez indiqué avoir consulté l'ensemble de vos 18 000 membres en ce qui a trait aux modifications apportées à la loi. Dans quel cadre cette consultation s'est-elle déroulée? Vos membres ont-ils tous lu le projet de loi? Pour le profane, il peut sembler que les amendements en question suppriment tout simplement un droit acquis de naissance et mettent fin au canotage. Je ne crois pas que c'est ce que vous êtes en train de nous dire. Pouvez-vous nous indiquer dans quel cadre s'est déroulée la consultation qui a donné lieu à ce déluge de courriels, de lettres et d'appels téléphoniques?

M. Alexander : Nous avons consulté nos membres par divers moyens. En 2009, avec les moyens de communication dont nous disposons, il est relativement facile pour nous de consulter nos membres. Nous nous sommes donné comme mission de les informer à propos des modifications qui ont été apportées et, à cette fin, nous avons eu recours aux services d'autres associations, dont certaines sont représentées ici aujourd'hui, et nous nous sommes inspirés de quelques-unes des initiatives qu'ils ont prises.

Je n'oserais pas affirmer que tous nos 18 000 membres ont pris le temps d'examiner en détail les modifications apportées à la loi. Je ne suis pas assez fou pour m'imaginer cela. Je dis seulement que ces amendements ont fait vibrer une corde sensible chez nos membres, de telle sorte qu'ils sont vivement intéressés par ce qui se passe en ce moment même.

Le président : Je vous remercie de ces éclaircissements, et je tiens à m'excuser si je vous ai fait perdre le fil de vos pensées, mais notre discussion revêt un caractère pour le moins singulier dans la mesure où le projet de loi que nous examinons a déjà été adopté et que, par conséquent, à ce moment-ci, nous ne sommes pas ici pour proposer quelque amendement que ce soit. Nous devons présenter quelques recommandations à nos collègues du Sénat et de la Chambre des communes. Nous nous attendons à ce que vous contribuez à cet exercice en formulant des suggestions que nous pourrions faire figurer dans notre rapport.

Le projet de loi a été adopté, et pourtant, nous pouvons voir des payeurs commencer à s'activer. Nous voyons de nombreuses voitures passer avec un canoë sur le toit. De toute évidence, ce projet de loi n'a pas encore abouti à des conséquences désastreuses et, pas plus que vous, nous ne savons à quoi ressemblera le gouvernement dans 184 ans. Je suis certain que la loi sera modifiée s'il s'avère qu'elle a des répercussions épouvantables. Mais poursuivez, je vous en prie.

Mr. Alexander: Thank you very much. I want to touch on the whole process of consultation around this. From my own personal perspective, how consultation is carried out can either alleviate or generate fears. From my constituency, it is safe to say that it generated fear.

We received an email and a telephone call from Mr. Ricard, the committee clerk for the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, inviting us to a consultation to be held in two days. You can imagine that, while we were greatly appreciative of the opportunity to present at the hearings, the timelines were unrealistic for us to do so. We had a two-day opportunity to first educate our constituency, ask for feedback from them and develop a responsible position to present, which is unrealistic for a volunteer, non-profit organization.

As a result of the short notice, the most we were able to do was send a letter expressing our concern with the consultation process. We asked our members to do the same; I think they did that in full force.

I said a few moments ago that the unencumbered navigation on our waterways and paddling a canoe through the Canadian wilderness makes us distinctly Canadian. It is an inherent, historic right of Canadians and a Canadian value. To me that value is, in and of itself, reason to strengthen the Navigable Waters Protection Act or do something to alleviate the fears of our constituency.

Like most recreational activities, paddling also has an economic impact on the country. It contributes to our national economy, just as any other recreational activity does. It represents a very large market for travel in this country. I will give you an idea of how big the market is for this. A report was prepared by the Canadian Tourism Commission in June 2003, entitled *A Snapshot of the Canoeing & Kayaking Travel Market in North America*. The research looked at the number of tourists who say that they have included canoeing and kayaking as an activity while on an overnight trip in the past couple of years; they have taken an overnight trip that has involved canoeing or kayaking in some form.

The report indicates that 4.4 million Americans and 2.6 million Canadians fit this description. That is a fairly large number, in my books. This represents 17 per cent of the total number of adults, 18 years of age or older, who have taken overnight leisure trips in Canada for the two years previous to the study.

Statistics Canada's Survey on the Importance of Nature to Canadians, special tabulations states that a significant portion of the \$12 billion that nature-based tourism and recreation

M. Alexander : Merci beaucoup. Je veux dire quelques mots concernant le processus de consultation que nous avons mené sur cette question. Selon moi, d'après la manière dont est menée une consultation, elle peut dissiper les craintes ou bien en créer. En ce qui concerne les membres de notre organisation, il n'est pas exagéré de dire que cela a créé des craintes.

Nous avons reçu un courriel et un appel téléphonique de M. Ricard, le greffier du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes, nous invitant à participer à une consultation qui devait avoir lieu deux jours plus tard. Vous pouvez imaginer que, même si nous étions extrêmement heureux de nous voir offrir l'occasion de participer à ces réunions, le délai était quelque peu serré, pour dire le moins. En deux jours, nous devions mener une action éducative auprès de nos membres, leur demander de nous fournir une rétroaction et définir, de façon responsable, la position que nous voulions prendre sur la question en vue de la réunion d'aujourd'hui. Tout cela est irréaliste pour un organisme sans but lucratif constitué de bénévoles.

Compte tenu de ce court préavis, nous n'avons pas pu faire mieux que d'envoyer à nos membres une lettre énonçant nos préoccupations à propos du processus de consultation. Nous leur avons demandé de faire la même chose, et on peut dire qu'ils ont répondu de manière bien sentie.

Un peu plus tôt, j'ai avancé que le fait de pouvoir naviguer librement sur nos cours d'eau et de pouvoir payer dans la nature sauvage du Canada constituait des caractéristiques typiques de l'identité canadienne. Il s'agit d'un droit intrinsèque et historique des Canadiens, ainsi qu'une valeur canadienne. À mes yeux, cette valeur constitue à elle seule une raison suffisante pour renforcer la Loi sur la protection des eaux navigables ou pour faire quoi que ce soit d'autre qui puisse dissiper les craintes de nos membres.

En outre, comme la plupart des activités de loisirs, le pagayage a des retombées économiques. Cette activité contribue à l'économie nationale, comme toutes les autres activités de loisirs. Il s'agit d'un marché très important pour le secteur touristique canadien. Je vais vous donner une idée de l'ampleur de ce marché. En juin 2003, la Commission canadienne du tourisme a publié un rapport intitulé *A Snapshot of the Canoeing & Kayaking Travel Market in North America*. Les auteurs de cette étude ont examiné le nombre de touristes qui, au cours des deux années précédant la publication du rapport, avaient pratiqué une activité de canoë ou de kayak dans le cadre d'un voyage de plus de 24 heures.

Selon le rapport, 4,4 millions d'Américains et 2,6 millions de Canadiens entrent dans cette catégorie. À mon sens, ces nombres sont considérables. Cela représente 17 p. 100 du nombre total d'adultes qui ont fait un voyage d'agrément d'une nuit ou plus au Canada au cours des deux années précédant l'étude.

Selon les totalisations spéciales de Statistique Canada fondées sur l'Enquête sur l'importance de la nature pour les Canadiens, une part non négligeable des 12 milliards de dollars que

contributes to the Canadian GDP results from activities that depend on clean and abundant water.

Senators, I submit to you here today that Canada's product for canoeing and kayaking is clean, unobstructed navigable waters. This act helps the livelihood of thousands of tourism operators in communities dependent on canoeing and kayaking as a revenue base.

Our constituency recognizes that this legislation needs to change with the times and that economic progress is important. We are not suggesting that there should have been no changes to the act, and we understand there have been some challenges around red tape with the Navigable Waters Protection Act. However, we do believe that in an attempt to make the act less bureaucratic, together with the lack of adequate consultation with our constituency, these amendments have served to weaken the very purpose of the act. That is, protection of a Canadian's right to navigate and freely access clean, unobstructed waterways.

Specifically, our membership has expressed concern with the following: The amendments place broad authority in the minister or cabinet to exclude certain classes of works and certain classes of navigable waterways from the approval process, without subjecting such exclusion decisions to any objective criteria or public notification and consultation.

It is the lack of any criteria on this exemption power that has our members most concerned. We submit that, at a minimum, criteria should exist for classes of navigable waterways.

I like the definition Mr. Green just proposed, namely, if you can get a canoe down it, it is a navigable waterway. I will submit again that what might seem like a small drainage ditch to a bureaucrat may be a tributary that provides access to an entire watershed of historic and economic significance to our constituency.

In addition, the ability for such development to proceed without public notice is deeply worrying. At a minimum, those most impacted by development on a waterway should have the opportunity to say how that development will impact their lives. I am not suggesting that a public notification in a newspaper will inform everyone who needs to know about it. However, it is a minimum step, in my opinion.

Senators, thank you very much for the opportunity. I would be happy to answer any questions.

The Chair: Thank you, sir. That was excellent. Our clerk is pleased you are all here, which must mean you received fair and adequate notice to enable you to come. We are delighted to see you.

l'écotourisme et les loisirs de plein air apportent au PIB du Canada est le fruit d'activités tributaires d'une eau saine et abondante.

Sénateurs, j'affirme devant vous aujourd'hui que l'industrie canadienne du canoë et du kayak dépend de notre capacité de conserver des cours d'eau sains sur lesquels nous pouvons naviguer librement. Cette loi protège le gagne-pain de milliers d'exploitants d'entreprises touristiques qui vivent dans des collectivités dont l'économie repose sur les activités de canotage.

L'organisme que je représente est conscient du fait que cette loi doit être modernisée et que le progrès économique est une réalité dont il faut tenir compte. Nous ne voulons pas laisser entendre qu'aucune modification ne devrait être apportée à la loi, et nous comprenons que la Loi sur la protection des eaux navigables pose des problèmes sur le plan bureaucratique. Cependant, nous croyons qu'en essayant d'alléger la bureaucratie, et en négligeant de consulter notre organisation, on n'a fait que nuire à l'objectif même de la loi, à savoir la protection du droit des Canadiens de naviguer et d'avoir un libre accès à des cours d'eau sains et non obstrués.

Plus particulièrement, nos membres ont exprimé des inquiétudes quant au fait que les amendements conféraient au ministre ou au Cabinet des pouvoirs supplémentaires leur permettant de soustraire au processus d'approbation certaines catégories d'ouvrages et certaines catégories d'eaux navigables, sans que de telles décisions n'aient à être justifiées par une quelconque série de critères objectifs et sans que le public n'ait à être informé ou consulté.

Ce qui préoccupe le plus nos membres, c'est le fait qu'aucun critère n'encadre l'exercice de ce pouvoir d'exemption. Selon nous, minimalement, des critères devraient être établis en ce qui a trait aux catégories de cours d'eau navigables.

J'ai bien aimé la définition proposée plus tôt par M. Green, selon laquelle un cours d'eau navigable est un cours d'eau sur lequel vous pouvez circuler en canoë. Je répète que ce qu'un bureaucrate peut considérer comme une tranchée de drainage insignifiante peut se révéler être la voie d'accès à un bassin d'une importance historique et économique pour notre organisation.

De surcroît, il est extrêmement inquiétant que de tels travaux d'aménagement puissent être autorisés sans avis public. À tout le moins, les personnes les plus touchées par des travaux effectués sur un cours d'eau devraient se voir offrir l'occasion d'expliquer quelles répercussions cela aura sur leur vie. Je ne suis pas en train de dire qu'un avis public publié dans un journal sera suffisant pour informer toutes les personnes concernées. Néanmoins, à mon avis, c'est le moins que l'on puisse faire.

Sénateurs, je vous remercie de m'avoir donné la possibilité de m'adresser à vous. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur. C'était un excellent exposé. Notre greffier est ravi que vous soyez tous présents, car cela signifie que vous avez été dûment avisés de la tenue de notre réunion. Nous sommes enchantés de vous recevoir.

I cannot resist wondering if the two gentlemen in the centre are sitting there because their names are Green and Wood. In any event, we will be hearing from you. Our next witness is Mr. Mattson from Lake Ontario Waterkeeper, which is a very interesting name.

Mark Mattson, President, Lake Ontario Waterkeeper: Good morning. My name is Mark Mattson; I am the president and water keeper for Lake Ontario Waterkeeper, LOW. I am joined by my vice-president, Krystyn Tully.

LOW is an environmental justice organization. I am an environmental lawyer and a board member for all Canadian water-keeper organizations. Robert Kennedy Jr. is our president, and I have been on that board for a number of years. We are here to speak for all water keepers — river keepers, bay keepers — across Canada.

We came to this issue very early on. We were working on port and shipping issues and some of the changes to that legislation over a year ago when we had an invitation to the Transport Committee last May. Ms. Tully attended and made submissions on the actual changes to the Navigable Waters Protection Act. We were one of the only non-profit groups there; others present were stakeholders, those with vested interests, et cetera. We did not see the paddling or hunting and fishing community because they really did not know what was happening. In some ways, it was rather startling to us as well that what was being discussed was taking away the right to navigate our waters.

To be clear, the right can always be taken away by government or politicians, under certain circumstances; that was the case with the old Navigable Waters Protection Act. However, the new act makes it so that it is no longer a right or obligation on the part of the politician — the minister — to take responsibility for those exemptions. It can be done at lower levels of government. Other people who are nameless to us — whom we do not even know — can make decisions that our river is not that important; our use of it is not that important.

Therefore, I do not think the law will be changed in the future if problems exist because the people who will be affected are too small, and they will not have the power, the influence or the money to be heard. Those people will be the ones to get the short end of the environmental stick if we take away the right to navigate. That is why it is a right.

Je ne peux pas m'empêcher de souligner que le nom de deux de nos témoins, à savoir M. Green et M. Wood, est tout à fait de circonstance. Quoi qu'il en soit, nous sommes heureux de vous recevoir. Nous allons maintenant entendre M. Mattson, de l'organisme Lake Ontario Waterkeeper, une dénomination très intéressante.

Mark Mattson, président, Lake Ontario Waterkeeper : Bonjour. Je m'appelle Mark Mattson; je suis préposé à la protection des eaux et président de Lake Ontario Waterkeeper. Je suis accompagné de la vice-présidente de notre organisation, Krystyn Tully.

Lake Ontario Waterkeeper est une organisation qui œuvre dans le domaine de la justice environnementale. Je suis avocat en droit environnemental, et je suis membre de la commission qui regroupe l'ensemble des organisations canadiennes de protection des eaux. Robert Kennedy fils est le président de cette commission, dont je suis membre depuis bon nombre d'années. Nous sommes ici pour présenter toutes les personnes qui travaillent dans le secteur de la protection des eaux, des rivières et des baies partout au Canada.

Nous nous sommes très tôt intéressés à la question qui fait l'objet de notre discussion d'aujourd'hui. En mai dernier, lorsque nous avons reçu l'invitation du Comité des transports, cela faisait plus d'un an que nous nous penchions sur les problèmes dans le secteur des ports et de la marine marchande. Mme Tully a assisté à la réunion et a présenté des observations concernant les modifications à apporter à la Loi sur la protection des eaux navigables. Nous étions les seules personnes à représenter un organisme sans but lucratif. Les autres personnes représentaient des groupes d'intervenants, des groupes d'intérêt, et cetera. Il n'y avait aucun groupe représentant le secteur du pagayage, de la chasse ou de la pêche, pour la simple raison qu'il n'était pas au courant de ce qui se passait. En un certain sens, cela nous a semblé pour le moins étonnant, compte tenu du fait que la question à l'étude était le retrait de notre droit de naviguer sur nos cours d'eau.

Par souci de clarté, il convient de souligner que ce droit peut toujours être retiré par le gouvernement ou par l'organe politique, dans certaines circonstances. C'était déjà le cas avec l'ancienne Loi sur la protection des eaux navigables. Cependant, en vertu de la nouvelle loi, l'organe politique — le ministre responsable — n'a plus le devoir ou l'obligation d'assumer la responsabilité des exemptions qu'il accorde. Cela peut se faire à des échelons inférieurs du gouvernement. Des personnes non identifiées — que nous ne connaissons même pas — peuvent décider que telle ou telle rivière n'est pas si importante, ou que l'utilisation que nous en faisons n'est pas si importante.

Par conséquent, je ne pense pas que la loi sera modifiée dans l'avenir si des problèmes se présentent puisque les personnes sur lesquelles elle fera sentir ses effets négatifs sont considérées comme de la menue monnaie, car elles n'ont ni le pouvoir, ni l'influence ni l'argent pour faire entendre leur voix. Si nous supprimons le droit de navigation, ces personnes seront désavantagées sur le plan environnemental. C'est la raison pour laquelle ce droit existe.

This act creates it as a privilege, and it will be a privilege, and that will be a terrible thing. I think it is very un-Canadian to turn the right to navigate from a right into a privilege.

Therefore, we would agree with the Sierra Club of Canada on that. They talked about section 5(1) of the act, and, since the beginning, we have talked about why that is a concern.

I want to ask Ms. Tully to speak. She has been working on this for the last year and has been a leader on many of these issues. She has come up with some recommendations that she would like to put before you today. She would like this commission and your inquiry to take real notice of these recommendations and perhaps get to some answers that we could not find.

Krystyn Tully, Vice-President, Lake Ontario Waterkeeper: We are here today because there is a problem. I know many other presenters have touched on those issues, so I will not go into great detail. To summarize, the main concerns are that the new Navigable Waters Protection Act undermines accountability because it eliminates or reduces transparency in the decision-making process. It politicizes decisions that should be based on science. Therefore, as Mr. Mattson said, depending who you are, what your connections are, how much money you have and what access to decision makers you have, your waterway might be more protected than another waterway in a community that lacks such resources.

It institutionalizes two-tier environmental protection, where we are essentially saying that these are rivers in Canada that are worth protect, and these are rivers not worth protecting. As Lake Ontario Waterkeeper, that is a big issue for us because many of our rivers on Lake Ontario are in big trouble. We do not have big, glorious rivers we are fighting to protect; we have rivers that are now called "creeks" or "working rivers" that we are trying to win back. If a river such as the Don River is deemed non-navigable because you can only float a canoe down it one day a year, that river is essentially lost to the people of Toronto forever. That is a huge concern for us.

We are trying to be as helpful as possible. We understand that the committee and the Senate have to prepare a report by mid-June. Therefore, we have come up with some of the issues that we think if you ask these questions and look at these issues, you will be led down a very important path; you will look at the issues that are of great concern to the general public and probably come up with the most successful and helpful recommendations and report that will set out what needs to be done next.

En vertu de la version modifiée de la loi, ce droit devient un privilège, et cela est épouvantable. D'après moi, le fait de transformer le droit de navigation en privilège est contraire aux valeurs canadiennes.

Par conséquent, nous sommes d'accord avec le Sierra Club du Canada à ce sujet. Les représentants de cette organisation ont parlé du paragraphe 5(1) de la loi, à propos duquel nous avons soulevé maintes préoccupations depuis le début des débats sur cette question.

Je vais inviter Mme Tully à prendre la parole. Elle travaille sur le dossier depuis l'an dernier et a fait preuve de leadership à bien des égards. Elle aimerait aujourd'hui vous présenter quelques recommandations. Elle souhaite que le comité en tiendra compte dans le cadre de son étude et qu'il parviendra à élucider quelques questions qui demeurent, pour nous, sans réponse.

Krystyn Tully, vice-présidente, Lake Ontario Waterkeeper : Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est qu'il y a un problème. Je sais que ces questions ont déjà été abordées par de nombreux autres intervenants. Ainsi, je n'entrerai pas dans les détails. Pour résumer, la principale préoccupation tient à ce que la nouvelle Loi sur la protection des eaux navigables porte atteinte au processus de reddition de comptes parce qu'elle élimine ou réduit la transparence du processus décisionnel. En vertu de la nouvelle loi, on prendra des décisions politiques plutôt que des décisions fondées sur des évaluations scientifiques. En conséquence, comme M. Mattson l'a dit, le degré de protection qui sera accordé à un cours d'eau sera fonction du statut, des contacts, de la richesse et de l'accès aux décideurs que possèdent les membres de la collectivité où se trouve le cours d'eau.

La loi modifiée institutionnalise un système de protection environnementale à deux vitesses, en vertu duquel, pour l'essentiel, certaines rivières canadiennes seront considérées comme dignes d'être protégées et d'autres, indignes d'être protégées. Pour Lake Ontario Waterkeeper, il s'agit d'un grave problème puisque bon nombre des rivières affluentes du lac Ontario seront menacées. Nous ne montons pas aux barricades pour protéger de grandes rivières majestueuses. Nous tentons de sauvegarder et de mettre en valeur des rivières que l'on appelle aujourd'hui des criques, des rivières modestes. Si une rivière comme la rivière Don est jugée non navigable parce qu'il n'est possible d'y faire flotter un canoë qu'un seul jour par année, essentiellement, les résidents de Toronto n'auront plus jamais accès à cette rivière. Nous sommes extrêmement inquiets à cet égard.

Nous tentons d'être le plus utile possible. Nous comprenons que les membres du comité et du Sénat doivent présenter un rapport à la mi-juin. C'est la raison pour laquelle nous avons élaboré une série de questions qui, selon nous, vous mettront sur une très bonne voie pour comprendre les problèmes auxquels nous faisons face. En répondant à ces questions, qui soulèvent de très grandes préoccupations dans la population, vous pourrez probablement mettre au point les recommandations et le rapport les plus fructueux et les plus utiles possible, et ainsi mettre en évidence les mesures qui doivent être prises pour la suite des choses.

The first question is where the pressure to change the Navigable Waters Protection Act originated and who shepherded them through the unusual legislative process.

This is important for two reasons: We need to understand if this is an administrative issue that we are trying to resolve and if changing the legislation was really the best way to resolve that administrative issue, or if there is actually a policy agenda. If there is a policy agenda, that is fine, but the solutions or tools will be different than if it is an administrative problem. It has not been clear if this is an issue identified by the bureaucracy or an issue that came from political leaders. That is important to the communities. The information and recommendations we provide are geared to helping solve the problem once the problem is actually articulated.

A great deal of talk has been about how important it was to make these changes in order to deal with economic stimulus issues. I was at a committee talking about the same issues a year ago, before people were talking about economic stimulus and before they were talking about the types of policies that came through with the Budget Implementation Act.

That is why that is an important issue.

Who are Transport Canada's clients? If you can understand this second issue, you will understand why there is so much confusion and why there are differing positions from the environmental and the non-profit community than from the bureaucracy and from the industry stakeholders. From the public's perspective, Transport Canada works for the people, and the purpose of the Navigable Waters Protection Act is to protect the individual's right to navigate on Canadian rivers. However, through its day-to-day operations, Transport Canada has more interaction with the people who are actually encroaching on our right to navigate and are applying for permits and licenses than it has with the people who use the rivers for navigation purposes.

Therefore, for whom does Transport Canada work? If you look at the list of stakeholders and people who were consulted prior to the Senate hearings, you will see that most of the people that Transport Canada was talking to are people who have a vested interest in relaxing the rules as opposed to protecting the public's right to navigate.

The third important point is that independent, rigorous environmental assessments, EAs, are becoming increasingly rare; and how do the changes to the Navigable Waters Protection Act fit into that trend? The Sierra Club and other presenters have gone into that in great detail, but you should understand that many changes are happening to the environmental assessment process and to the decision-making process when it comes to environmental issues, in general. This is part of a bigger trend.

La première question est la suivante : qui est à l'origine de ce projet de modification de la Loi sur la protection des eaux navigables, et qui a piloté ce processus législatif inhabituel?

Cette question est importante pour les deux raisons suivantes. Nous devons savoir si le problème que nous tentons de régler a été soulevé à l'échelon administratif et, le cas échéant, si le fait de modifier la loi constituait véritablement la meilleure façon de régler ce problème, ou s'il s'agit plutôt d'un problème qui a été décelé à l'échelon politique. Dans ce dernier cas, les solutions ou les outils ne sont pas les mêmes que s'il s'agit d'un problème de nature administrative. La question de savoir si le problème a été repéré à l'échelon administratif ou politique demeure nébuleuse. Les collectivités doivent le savoir. L'information et les recommandations que nous présentons ont pour objectif d'aider à régler le problème, mais celui-ci doit, au préalable, être énoncé clairement.

Bon nombre d'intervenants ont affirmé que ces modifications étaient essentielles dans le cadre des mesures de stimulation de l'économie. Il y a un an, devant un comité, j'ai discuté des mêmes questions avant que l'on commence à parler de stimulation de l'économie et de toutes les politiques de ce genre qui ont été adoptées dans le cadre de la Loi d'exécution du budget.

C'est la raison pour laquelle il s'agit d'une question cruciale.

Qui sont les clients de Transports Canada? Si vous pouvez comprendre cette deuxième question, vous comprendrez pourquoi il y a autant de confusion et pourquoi la position du secteur des organismes environnementaux et sans but lucratif est inconciliable avec celle du secteur de l'administration et des intervenants de l'industrie. Pour le grand public, Transports Canada est au service de la population, et la Loi sur la protection des eaux navigables a pour objet de protéger le droit des personnes de naviguer sur les cours d'eau canadiens. Cependant, dans le cadre de ses activités quotidiennes, Transports Canada interagit davantage avec les personnes qui empiètent effectivement sur notre droit de naviguer et qui présentent des demandes de permis et de licence qu'avec les personnes qui naviguent sur les rivières.

Je pose donc de nouveau la question : pour qui travaille Transports Canada? Si vous examinez la liste des personnes et des intervenants qui ont été consultés avant que le comité sénatorial n'entreprenne ses travaux, vous constaterez qu'il s'agit majoritairement de personnes qui ont un intérêt direct à ce que la réglementation soit assouplie, et non pas des personnes qui ont à cœur la protection du droit de naviguer.

La troisième question a trait au fait que les évaluations environnementales indépendantes et rigoureuses se font de plus en plus rares. Dans quelle mesure les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables s'inscrivent-elles dans cette tendance? Le Club Sierra et d'autres intervenants ont examiné cette question en détail, mais vous devez bien comprendre que de grands changements sont en train d'être apportés au processus d'évaluation environnementale et, de façon générale, au processus décisionnel relatif aux questions touchant à l'environnement. Ces modifications s'inscrivent dans cette tendance de fond.

Therefore, understanding the public's concern can only be done if you understand the bigger trend and what is happening all over the place.

While Fisheries Act authorizations do trigger the environmental assessment process, Fisheries and Oceans Canada is in the business of not doing EAs whenever possible. They have a "no-net-loss" policy. If you are to destroy one acre of fish habitat, as long as you can build one acre of fish habitat somewhere else, no EA is required. Therefore, even though some overlap exists between what affects fish habitat and what effects navigation, you cannot be sure that every time fish habitat is impacted, navigation issues will also be considered by Fisheries and Oceans Canada.

Fourth, the question of whether Canadians still have a right to navigate freely on the nation's waterways is the big issue. It was a common-law right, and creating a statute that allowed the government to give licences and permits to encroach upon that right was already a reduction in some ways. Now, allowing processes where lists are created and, as long as you promise compliance, you can go ahead and build your work on a navigable waterway reduces the right to the point where it is not clear if it is actually a right anymore or if it is just a goal that we have; we would like to have navigable waters in Canada wherever possible.

Fifth, who was consulted about the changes to the act; and when and how where they consulted? There has been some debate about this and some different submissions made, and it should be a matter of public record. It should be a straight-up, matter of fact in terms of who Transport Canada reached out to when they were looking at these changes a year ago. Who did they meet with, when did they meet, who appeared at committee hearings and what did they say? It should be fairly easy to establish whose voices were heard up to this point.

Sixth, who should be consulted about future changes to the act? If we are looking at reopening the Navigable Waters Protection Act and making improvements and changes to it, who should be consulted, when, where and how? It is not possible for everyone to come to Ottawa on very short notice. Many of the people who stand to lose the most from these changes are people who live in remote areas, as well as people who need more active consultation to reach out to them about what is happening. Opportunities would need to be made available to have consultations outside of Ottawa in their communities, via teleconference and so on.

Par conséquent, pour comprendre les inquiétudes de la population, il faut absolument comprendre la tendance globale et ce qui est en train de se produire un peu partout.

Bien que les autorisations accordées aux termes de la Loi sur les pêches ont pour effet d'enclencher le processus d'évaluation environnementale, Pêches et Océans Canada ne participait pas, dans la mesure du possible, aux évaluations environnementales, conformément à la politique d'« aucune perte nette ». Si vous devez détruire l'habitat d'un poisson, mais que vous en construisez un autre d'une superficie équivalente à un autre endroit, aucune évaluation environnementale n'est requise. Ainsi, même si les activités qui ont une incidence sur l'habitat du poisson et celles qui ont une incidence sur la navigation se recoupent partiellement, il n'existe aucune garantie que Pêches et Océans Canada prendra en considération les questions de navigation chaque fois que l'habitat d'un poisson est menacé.

La quatrième question, qui consiste à déterminer si les Canadiens ont encore le droit de circuler librement sur les voies navigables du pays, constitue l'enjeu majeur. Il s'agissait d'un droit issu de la common law, et le fait de mettre en place une loi autorisant le gouvernement à délivrer des licences et des permis qui empiètent sur ce droit constituait déjà une régression à certains égards. À présent, le fait de mettre en place des processus dans le cadre desquels des listes sont créées et où on autorise quiconque à construire un ouvrage sur une voie navigable pour autant qu'il promet de s'y conformer a pour conséquence que nous ne savons plus vraiment si ce droit existe encore ou s'il s'agit simplement d'un objectif que nous voulons atteindre. Nous aimerions préserver, dans la mesure du possible, les eaux navigables du Canada.

Cinquièmement, qui a été consulté à propos des modifications de la loi? Quand ces consultations ont-elles eu lieu? Comment ont-elles été menées? À ce propos, quelques discussions ont eu lieu et diverses observations ont été présentées, et tout cela devrait être rendu public. Nous aimerions que l'on nous dise de manière simple et directe avec quelles personnes Transports Canada a communiqué, il y a un an, lorsque ces modifications étaient envisagées. Qui a rencontré Transports Canada, quand ces réunions ont-elles eu lieu, qui s'est présenté devant le comité et qu'est-ce qui a été dit à ce moment-là? Il devrait être relativement facile de connaître le nom des personnes qui ont été entendues à ce jour.

Sixièmement, qui devrait être consulté à propos des modifications qui seront apportées à la loi dans l'avenir? Dans le cas où la Loi sur la protection des eaux navigables devait être réexaminée pour que l'on puisse y apporter des améliorations et des changements, qui devrait être consulté? Quand? Où? Comment? Ce n'est pas tout le monde qui a la possibilité de venir à Ottawa moyennant un très court préavis. Bon nombre des personnes qui ont le plus à perdre de ces modifications vivent dans des régions isolées, de même que les personnes qui ont le plus besoin d'être informées de ce qui se passe. Il faudrait envisager la tenue de consultations à l'extérieur d'Ottawa, dans les collectivités en question, ou alors de mener des consultations par téléconférence, ou par tout autre moyen.

Finally, what processes will ensure transparency and accountability when decisions are made under the new act? Everything else aside, the new legislation is passed. It is what it is. We will have policies, regulations and decisions made. How can that happen in a way that is the most fair, in a way that facilitates transparency and accountability and informed wise decision making if no other legislative changes are made now or in the future?

I have messages from a couple of our other water keeper friends. Meredith Brown, who is your Ottawa river keeper, wants you to know that small-scale projects can kill a river just as surely as one multi-million-dollar megaproject. That is very important when looking at issues of minor waters or minor works.

Doug Chapman is the Fraser river keeper and one of Canada's most experienced prosecutors. He wants you to know that, without assessment and full public notification, accidents can happen. That was the case last year when a vessel sank near Chilliwack, British Columbia.

Tim Van Hinte is the Petitediac river keeper. He wants to share with you the loss his community has experienced since the Moncton, New Brunswick causeway was built. For 40 years, citizens have lived with the loss of access to their river for fishing, recreation and tourism, all because a navigation right was sacrificed.

Those are messages we bring to you from other areas of the country.

The Chair: Thank you both for very articulate and excellent presentations. We are listening carefully on that. As the Ontario water keepers, you mentioned all the other things you have been doing apart from the Navigable Waters Protection Act. I understand the big issue is the invasive alien species that have found their way into the water that you are keeping. Is that relevant in any way to this matter?

Mr. Mattson: I would say that the ballast water issue is indirectly tied to navigation. I think it is something that with good study and proper due diligence, it would come up early, and maybe some alternatives or solutions would have been on the table — and need to be on the table in the future.

If the Navigable Waters Protection Act, NWPA, triggers that due diligence and that science, which it did in the past, then, yes, it is tied in that way. In Canada, the NWPA is the one trigger that allows people who are interested in these navigable waters to get

Enfin, la septième question est la suivante : quels processus garantiront la transparence et la reddition de comptes au regard des décisions prises en vertu de la nouvelle loi? Peu importe ce que nous dirons, le fait est que la nouvelle loi a été adoptée. C'est ainsi. Des politiques et des règlements seront adoptés, et des décisions seront prises. Que devons-nous faire pour que cela se fasse de la manière la plus équitable possible? Comment pouvons-nous favoriser la transparence, la reddition de comptes et un processus décisionnel éclairé si les mesures législatives ne sont pas modifiées dès maintenant ou dans l'avenir?

J'ai des messages à transmettre de la part de trois de nos amis également préposés à la protection des eaux. Meredith Brown, qui s'occupe de la protection des rivières de la région d'Ottawa, tient à ce que vous sachiez que de simples projets à petite échelle peuvent réduire à néant une rivière aussi sûrement qu'un mégaprojet de plusieurs millions de dollars. Cela est crucial en ce qui a concerne la question des cours d'eau ou des ouvrages considérés comme mineurs.

Doug Chapman est préposé à la protection de la rivière Fraser, en plus d'être l'un des procureurs les plus expérimentés du Canada. Il tient à vous dire que, sans évaluation et sans avis public en bonne et due forme, des erreurs peuvent être commises. Cela s'est produit l'an dernier, lorsqu'un bâtiment a coulé près de Chilliwack, en Colombie-Britannique.

Tim Van Hinte est préposé à la protection de la rivière Petitediac. Il tient à ce que vous soyez au courant des dommages provoqués par la construction du pont-jetée de Moncton, au Nouveau-Brunswick. Depuis 40 ans, les citoyens de la collectivité touchée n'ont plus accès à leur rivière. Ils ne peuvent plus pratiquer la pêche ni d'autres activités de loisirs et de tourisme puisque le droit de navigation a été supprimé.

Ce sont les messages que je voulais vous transmettre de la part de personnes qui vivent dans d'autres régions du pays.

Le président : Merci à vous deux de vos exposés très clairs et très pertinents. Nous vous avons écoutés attentivement. À titre de personnes travaillant dans le domaine de la protection des eaux en Ontario, vous avez mentionné toutes les autres mesures que vous avez prises et qui ne sont pas liées à la Loi sur la protection des eaux navigables. Si j'ai bien compris, les espèces exotiques envahissantes qui s'installent dans les cours d'eau dont vous assurez la protection constituent un enjeu majeur. Est-ce que cela revêt un intérêt quant à la question que nous examinons en ce moment?

M. Mattson : Je serais porté à affirmer que la question des eaux de ballast est liée indirectement à celle de la navigation. À mon avis, moyennant une étude bien menée et une diligence raisonnable, le problème aurait pu être réglé depuis longtemps, et des solutions auraient été proposées. Il faudra que ces solutions soient proposées dans l'avenir.

Si la Loi sur la protection des eaux navigables, la LPEN, peut provoquer cette diligence raisonnable et mettre en branle le processus de recherche scientifique, comme cela a été le cas dans le passé, alors oui, en ce sens, les deux questions sont liées. Au

to the science and get that right to notice and discussion. In as much as by taking away that right, we will lose out on that discussion in the future, it is important.

The Chair: Some of us have heard about these big Asian carp that are coming up the Mississippi and up the Chicago River. They are putting blockades up, so it occurred to me that those blockades, designed to keep away these species, could also be inhibiting navigable waters.

Mr. Mattson: Interestingly, they did study it and found a way to do those blockades electronically. The boats can go through but not the fish. Whether that will work or it needs to be studied more are the types of things that the NWPA, in its process, allowed you to think about and consider alternatives.

Without it, someone could make the decision that it is not worth spending the money or looking at the electronic solution and allowing navigation. They could say, "Let us just build a causeway and be done with it; it is not that important a river." It is that value judgment. Those judgments, when done in the public light, give us the best decisions in Canada.

Jim Wood, Vice-President, Corporate Development, Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association: Thank you for having me, senators. Unlike the lawyers and the scientists, I am a paddler. I come here from only one background. If you look at my hands, you will see the evidence. This is 55 years of paddling — 50 for money in one form or another. I enjoy old age, the CPP and all the other things we have, but I still paddle. I am still on those rivers all the time.

I also bring you greetings from two of my ex-paddlers who I have been with over the years and taught over the years. One called me last night on her cellphone from the Nahanni River. She is guiding on the Nahanni this morning, probably cooking breakfast for her clients right now. I also had a call from my son, who is a professor of history at the University of British Columbia, and he is paddling on the Okanagan River this morning.

I represent paddlers. I make no pretence to represent anyone else; I am a paddler, and the people I represent are paddlers. We have concerns, obviously, and many of the concerns are the same ones you have already heard. Where they have been better

Canada, la LPEN a été l'élément qui a amené les personnes concernées par la question des eaux navigables à avoir recours à la recherche scientifique et à faire valoir leur droit à être informés et consultés. Cela est important, dans la mesure où, si on nous enlève ce droit, nous risquons de faire les frais des discussions qui auront lieu dans l'avenir.

Le président : Certains d'entre nous ont entendu parler de ces grosses carpes asiatiques qui s'infiltrent dans nos cours d'eau depuis le Mississippi et la rivière Chicago. Des barrages sont installés pour leur bloquer leur passage. Or, il m'est venu à l'esprit que ces barrages installés pour nous protéger de ces espèces pourraient également se révéler être une nuisance en matière d'eaux navigables.

M. Mattson : Fait intéressant à signaler, une étude a été menée à ce sujet, et cela a abouti à la création de barrages électroniques. Les bateaux peuvent passer, mais pas les poissons. Quant à la question de savoir si cela fonctionnera ou s'il faudra mener d'autres études à ce sujet, le processus prévu par la LPEN permettra de se pencher sur la question et d'examiner les autres solutions.

Sans la LPEN, n'importe qui pourrait décider qu'il est inutile de dépenser de l'argent ou d'envisager une solution comme le barrage électronique de manière à ne pas empêcher la navigation. N'importe qui pourrait dire : « Construisons un pont-jetée et finissons-en une fois pour toutes. Cette rivière n'est pas si importante. » On entendrait ce type de jugement de valeur. Au Canada, les meilleures décisions qui ont été prises l'ont été dans le cadre d'un processus public.

Jim Wood, vice-président, Développement organisationnel, Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association : Je vous remercie de m'accueillir, sénateurs. Je ne travaille ni dans le domaine du droit ni dans le domaine scientifique. Je suis payeur. C'est à ce seul titre que je me présente ici aujourd'hui. Regardez mes mains, vous comprendrez : elles représentent 55 ans de payage, dont 50 à titre professionnel, sous quelque forme que ce soit. Je profite de ma pension de vieillesse, des prestations du RPC et de tous les autres avantages qui nous sont accordés, mais je paie toujours. Je suis toujours en train de payer sur une rivière.

Je vous transmets également les salutations de deux payeurs à qui j'ai enseigné dans le passé et avec qui j'ai pratiqué le payage au fil des ans. L'une de ces personnes m'a téléphoné hier soir. Elle travaille comme guide sur la rivière Nahanni. En ce moment-même, elle est probablement en train de préparer le petit déjeuner de ses clients. J'ai également reçu un appel téléphonique de mon fils, qui enseigne l'histoire à l'Université de Colombie-Britannique. Ce matin, il est en train de payer sur la rivière Okanagan.

Je représente les payeurs. Je ne prétends pas représenter qui que ce soit d'autre. Je suis un payeur, et les personnes que je représente sont des payeurs. De toute évidence, nous sommes préoccupés, et bon nombre de nos préoccupations sont

phrased than I can do, I will pass them by because it is in the record, and that is satisfactory to us.

I want to identify the whys of the concerns on behalf of my members. When I say “my members,” I am talking about the Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association, ORCKA, which used to be in a close alliance with Paddle Canada — maybe we will be again.

Nevertheless, as the founder of that organization — the first chair in 1973 and still with them all the way through — we have grown from six people in a hotel room in Toronto to thousands of members. I think that speaks for what is happening in paddling in Canada. It has gone from an ordinary recreation form into, in many cases, a commercial enterprise — an ecotourism enterprise; 170 of my members in ORCKA now do this as a full-time living.

Many are small mom-and-pop operations. As a matter of fact, the gentleman who was supposed to be here today in place of me — because I came out of retirement to do this particular session — is sitting up on Lake Temagami right now because he had an unusual load of clients and one of his guides was sick. He had to cover and could not make this hearing. We help each other, and, as you all know, where we can we do.

Important to note is that although we have 170 commercial members, they range from the mom-and-pop operations right through to organizations as big as the Barrie Canoe and Kayak Club, with 700 members alone. They are huge, and they paddle all over the place. I think we can say with some assurance that they paddle every creek — and I am using that term, creek, about the width of a canoe — everywhere in Ontario.

I have paddled every river in Ontario, from the Arctic watershed ones down to Toronto, and they are all valuable. I am worried, along with all of our members, that some degradation will occur under the legislation as it exists right now. If we put things as “minor,” you all know what minor means; it means less. If we put less supervision on a river, that means we will also have a bunch of minor things, such as docks and so on, that will come on to that river without proper supervision.

It is similar to minor hockey. You get a little notice in the local newspaper, but how many local teams do you know that get in *The Toronto Star*? If it is not up front and seen, it will not happen. That is a fact of life, whether you apply it to hockey or anything

semblables à celles qui ont déjà été portées à votre attention. Certaines ont été présentées par des personnes qui s'expriment mieux que moi. Je ne reviendrai donc pas sur ce qui a déjà été dit puisque cela a été inscrit au compte rendu et que nous en sommes pleinement satisfaits.

Je tiens à vous indiquer les tenants et aboutissants des préoccupations de mes membres. Lorsque je dis « mes membres », je parle des membres de l'Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association, ou l'ORCKA, qui a déjà été étroitement liée à Pagaie Canada. Peut-être le sera-t-elle de nouveau dans l'avenir.

Quoi qu'il en soit, j'ai fondé cette organisation, que je présidais en 1973, et j'en fais toujours partie aujourd'hui. À notre première réunion, dans une Chambre d'hôtel de Toronto, nous étions six. Aujourd'hui, notre organisation compte des milliers de membres. J'estime que cela en dit long en ce qui concerne la situation actuelle du payage au Canada. Au départ, il ne s'agissait que d'une simple activité de loisirs. À présent, cela constitue, pour une pléthore de personnes, une entreprise commerciale — une entreprise d'écotourisme. Quelque 170 membres de l'ORCKA vivent de cette activité.

Dans bien des cas, il s'agit de petites exploitations familiales. D'ailleurs, l'homme qui devait se présenter ici aujourd'hui — j'ai dû sortir de ma retraite pour prendre sa place — a été retenu au lac Temagami en raison d'un achalandage inhabituel et parce que l'un de ses guides était malade. Il a donc dû agir comme remplaçant et déclaré forfait pour la réunion d'aujourd'hui. Comme vous le savez, nous essayons de nous rendre service, dans la mesure du possible.

J'ai indiqué que 170 de nos membres menaient des activités commerciales dans le secteur du payage, et il convient de souligner que les entreprises en question vont de l'exploitation familiale à des organisations comme le club de canoë-kayak de Barrie, qui compte à lui seul 700 membres. Il s'agit d'une organisation de grande envergure, dont les membres se déplacent partout pour pratiquer leur activité de prédilection. Je pense qu'on peut dire sans trop risquer de se tromper qu'ils ont payé dans toutes les criques — je parle ici des cours d'eau qui sont à peine plus larges qu'un canoë — de l'Ontario.

J'ai payé sur toutes les rivières de l'Ontario, qu'il s'agisse de celles du bassin de l'Arctique ou de celles de la région de Toronto. Elles ont toutes une valeur. Tout comme l'ensemble de nos membres, je crains que les mesures législatives en vigueur ne se traduisent par une détérioration de ces cours d'eau. Certains d'entre eux seront qualifiés de « mineurs », et nous savons tous ce que cela veut dire. Cela signifie qu'ils sont moins importants. Si nous surveillons moins une rivière, toutes sortes de choses mineures y apparaîtront, par exemple des quais. Chaque rivière doit faire l'objet d'une supervision appropriée.

Je pourrais établir un parallèle avec les équipes de hockey mineures. Celles-ci font l'objet de courts articles dans le journal local, mais parle-t-on de ces équipes dans le *Toronto Star*? Le hockey mineur ne fait pas les manchettes, et ne les fera jamais.

else, so our members are worried. They conveyed that worry to us and said, "Jim, you better come out of retirement and go have a chat."

I do stay in touch. This pile of letters is the last two weeks of notifications from the Ontario Ministry of Natural Resources of alterations to their plans. I get each and every one of them because we have a working relationship. It is important to build working relationships so things get done. We build these working relationships, and we get these letters. ORCKA looks at each and every one of these and determines which ones are important. Then we will make presentations, consult and negotiate, which is the way to do things. We do not confront. That is not an option. We would rather work with people and get things done. The end result is we have some really good legislation in Ontario.

We had a definition changed — what a navigable waterway is, as far as management goes — from an interpretation of a narrow stream out to, first of all, crest of slope. That was our first success — crest of slope — in other words, from the top of the slopes that that stream is contained within. We went from there to asking them to consider line of sight. All our commercial operators, when they take a person down a river way, they see the river way around them. If you have something down close to the water's edge, even if it is 200 feet back on a level plain, you can see for miles across those plains. Therefore, the ministry was very good. They changed their definition and went to visual. Our members came back and said that it was fantastic, it keeps their businesses running.

That is why we want to have a definition for you folks, if you would consider it, of that much water — I do not want to deal with canoes and floating and all that; I deal with that much water because that is what I paddle canoes through.

The Chair: Let the record show that the witness is showing about two inches.

Mr. Wood: Two inches; I will not grumble.

That is what we do. That is an actual fact. Other definitions are all well and good, but that is what we do, and I hope you will take that as being good evidence as to what should be in the act in the future.

The quality of the water scares us. Virtually, I can see my friend up there on the Nahanni, scooping the water out of the river and letting it settle so that the water clears. All of us drink the water out of those rivers. We have had to treat them more and more as time has gone by. The rivers are being degraded. That is a fact. I can back that up — how many people and in how many

C'est un fait, qui s'applique autant au hockey mineur qu'à toute autre chose considérée comme mineure. Nos membres sont donc inquiets, et ils nous ont fait part de leurs inquiétudes. Ils m'ont dit : « Jim, sors de ta retraite et rends-toi à cette réunion. »

Je me tiens au courant. Cette pile de lettres est constituée des plus récents préavis de deux semaines communiqués par le ministère des Ressources naturelles de l'Ontario à propos des changements apportés à leurs plans. Je les reçois tous parce que j'entretiens des relations de travail avec le ministère. Il est important d'établir de telles relations pour faire avancer les choses. J'ai établi de telles relations de travail, et je reçois de telles lettres. À l'ORCKA, nous nous penchons sur chacune d'entre elles pour sélectionner celles qui revêtent un intérêt particulier. Ensuite, nous présentons des exposés, nous menons des consultations et nous entreprenons des négociations. C'est de cette façon qu'il faut agir. Nous ne cherchons pas l'affrontement. Cela n'est pas une option. Nous préférons collaborer et faire avancer les choses. Au bout du compte, nous pourrions dire que nous disposons d'excellentes mesures législatives en Ontario.

Nous avons fait modifier la définition de cours d'eau navigable, du moins en ce qui a trait à sa gestion. Nous sommes passés d'une définition étroite à une définition tenant compte de la pente de la ligne d'eau. Cela a été notre premier gain. En d'autres termes, la définition s'applique à partir du sommet de la pente où le cours d'eau prend naissance. Ensuite, nous avons demandé que le champ de visibilité soit pris en considération. Tous nos membres qui exploitent une entreprise commerciale offrent à leurs clients une vue sur ce qui les entoure pendant qu'ils descendent une rivière. Si quelque chose est bâti près de la rive, même si cela se trouve à 200 pieds sur un plan de niveau, on peut le voir à des kilomètres à la ronde. Le ministère a donc été très compréhensif. La définition a été modifiée pour tenir compte de l'aspect visuel. Nos membres nous ont dit que cela était merveilleux et leur permettrait de poursuivre les activités commerciales.

C'est la raison pour laquelle nous voulons que la définition de cours d'eau s'applique aux cours d'eau qui ont cette profondeur — je ne veux pas entendre parler de la possibilité d'y faire flotter un canoë ou de quoi que ce soit d'autre. Un cours d'eau peut être considéré comme navigable dès qu'il a cette profondeur, car j'ai déjà moi-même payé dans des cours d'eau aussi peu profonds.

Le président : Pour les fins du compte rendu, je signale que le témoin nous a indiqué, avec ses doigts, une profondeur d'environ deux pouces.

M. Wood : D'accord pour deux pouces, je ne rechignerai pas.

Nous savons de quoi nous parlons. Nous énonçons des faits. D'autres définitions peuvent être considérées comme pertinentes, mais nous savons de quoi nous parlons, et j'espère que vous en tiendrez compte au moment de modifier la loi dans l'avenir.

Nous sommes également préoccupés par la qualité de l'eau. Je pense à mon amie qui se trouve en ce moment sur la rivière Nahanni, et je l'imagine en train de recueillir de l'eau et de la laisser décanter avant d'en boire. Nous buvons tous l'eau de ces rivières. Avec le temps, nous avons dû traiter de plus en plus ces eaux. Les rivières se sont détériorées. C'est un fait. Mes

locations. We have to look after the quality of water, not necessarily only for canoeists, for life, for everyone. You have to look at that water and see what is happening to that river if you want to make any judgments. I can tell you right now that it is being degraded. Even in Algonquin, we cannot drink many of the waterways anymore.

The Chair: We have other legislation, many initiatives in terms of cleaner water. I see you have one of the Walkerton ladies there. Some of it is not caused by things such as this legislation; it is coming from the environment.

Mr. Wood: I worked in the acid rain research station.

I do not know if we will ever recreate a pristine environment. I think those days are long gone. We must care for the waterways we have right now. We do what we can do.

I was there the other day. Did anyone get a look at that? That is where we paddle. How much water do you think is in there?

The Chair: The witness is holding up a page. Is it page 1, sir?

Mr. Wood: It is the Don River in Toronto, and this is from May 4.

The Chair: Is it page 1 of *The Toronto Star*, May 4?

Mr. Wood: It is in the Greater Toronto section, section GT.

The Chair: When we read the transcript, we will know it is not *Allô Police* or something.

Mr. Wood: I put together three or four sheets of paper that might be of value to the committee. You can recognize it by the imprint at the top. Being an ex-teacher, I have this habit of handing things out.

If you have that, I would like you to look at the top picture. As my friend to my right said, you will see that waterfall with someone going over it. That is where we paddle.

The Chair: Colleagues, we have not distributed it because it is not translated, but we will get it to you afterwards.

Mr. Wood: That sets me up. I can get into all sorts of definitions there.

Senator Milne: These gentlemen are not government witnesses. They are entitled to appear before us and give us material in whichever of our two official languages they prefer. I would like to see this piece of paper that Mr. Wood has.

Mr. Wood: I have copies of them over there. I printed them up myself so everyone could have one.

affirmations s'appuient sur ce que de nombreuses personnes ont pu observer dans d'innombrables endroits. Nous devons nous préoccuper de la qualité de l'eau, non seulement dans l'intérêt des canoëistes, mais dans l'intérêt de tous, par respect de la vie. Il faut voir cette eau et constater ce qui est en train de se passer dans cette rivière avant de porter quelque jugement que ce soit. Je peux vous dire qu'à l'heure actuelle, elle est en cours de détérioration. Même à Algonquin, l'eau d'une myriade de cours d'eau est rendue non potable.

Le président : En ce qui concerne la qualité de l'eau, d'autres mesures législatives ont été adoptées et d'autres initiatives ont été prises. Je vois l'une des dames de Walkerton là-bas. Certains des dégâts ne peuvent être attribués à ces mesures législatives. Ils sont attribuables à la dégradation de l'environnement.

M. Wood : J'ai travaillé dans un centre de recherche sur les pluies acides.

J'ignore si nous parviendrons jamais à remettre l'environnement en parfait état. Je pense qu'il faut oublier cela. Nous devons nous occuper des cours d'eau qui nous restent. Nous devons faire ce qu'il est possible de faire.

J'étais à cet endroit l'autre jour. Avez-vous vu cela? C'est là que nous pagayons. D'après vous, quelle est la profondeur de l'eau à cet endroit?

Le président : Le témoin montre un document. Est-ce la page 1, monsieur?

M. Wood : C'est une photo de la rivière Don, à Toronto, datée du 4 mai.

Le président : S'agit-il de la page 1 du *Toronto Star* du 4 mai?

M. Wood : Cette photo est tirée du cahier portant sur la région métropolitaine de Toronto.

Le président : De cette façon, ceux qui liront le compte rendu sauront qu'il ne s'agit pas d'une photo tirée d'*Allô Police* ou d'une autre publication de ce genre.

M. Wood : J'ai recueilli trois ou quatre documents qui pourraient intéresser le comité. Vous les reconnaîtrez à leur en-tête. En ma qualité d'ex-enseignant, j'ai l'habitude de distribuer des documents.

Si vous l'avez, j'aimerais que vous regardiez l'image du haut. Comme l'a dit mon ami à ma droite, vous voyez la chute et quelqu'un qui descend. C'est là que nous pagayons.

Le président : Chers collègues, nous n'avons pas fait circuler ce document, parce qu'il n'est pas traduit, mais nous vous le ferons parvenir plus tard.

M. Wood : Il me sert de toile de fond. Je peux aborder toutes sortes de définitions ainsi.

Le sénateur Milne : Ces personnes ne sont pas des témoins du gouvernement. Elles ont le droit de témoigner devant nous et de déposer des mémoires dans l'une ou l'autre des deux langues officielles. J'aimerais voir le document de M. Wood.

M. Wood : J'en ai des exemplaires là-bas. Je les ai imprimés moi-même pour que tout le monde en ait un.

The Chair: I am like you, I am anxious to see it. I am credibly advised that the rules are that, yes, any documents can be given to us, but we should receive them in advance and translate them. Is that not what the rule is? Those are the rules.

Please carry on, Mr. Wood.

Mr. Wood: You came close, because last summer I also instructed a trilingual course; French, English and Ojibwa. That is how we trained our instructors last year in Ontario in trilingual courses for the first time. That shows you the extent of our involvement. That is why I wanted to put that out for your attention.

To give you the numbers, we have 810 people conducting our program. There are 750 instructors within our organization who operate every summer in Ontario alone. They put through 5,500 paddlers, not counting the ones in the public. We are not serving anyone but dealing with 5,500 people, face to face. Those are all things that are important.

I will go to my conclusion because I have made my points already, except for the definition of a navigable waterway. Having a son who is a professor of history at the University of British Columbia and a wife who is a professor of history at Laurentian, I got an earful on what navigation is in the last few days in no uncertain terms. They said that it was an expression of the time that was used because everyone understood the expression. Think back to 1882. Our waterways were how we moved around in Canada. That is what they used for a definition. Why would they not? If you float a canoe, there it is. As my son and wife pointed out to me, perhaps there was also intent there, an intent to place those navigable waterways — because they were so valuable — into the public domain to be governed by the public rather than any other criteria.

I would say to you, floating a canoe is a little archaic at this point. There is a problem with it. Were they talking about the little 9-foot trapper canoe or the big 26-foot fur-trade canoe? What canoe are we talking about in that area? I am trying to show that there are problems with that.

Probably, in this day and age, we will have to go to some form of measurement. I think you already indicated how much would suit your purposes. If that could be included in your presentation and report, that would be much appreciated by canoeists, because that is what we do.

That is the historical perspective they insisted I give you. I always obey my wife, like all of you.

In conclusion, if we diminish a waterway by calling it minor, or we diminish it by saying that it is not important, it will affect the next river way down, which will be bigger and bigger down the

Le président : Je vous comprends, j'ai aussi hâte de le voir. Mais une source crédible m'a informé que, selon les règles, on peut nous donner un document unilingue, mais nous devons le recevoir en avance et le faire traduire. N'est-ce pas la règle? Ce sont les règles.

Veuillez poursuivre, monsieur Wood.

M. Wood : Il s'en est fallu de peu, car l'été dernier, j'ai donné un cours trilingue : en français, en anglais et en jibwa. C'est ainsi que nous avons donné une formation à nos instructeurs l'année dernière en Ontario : des cours trilingues, pour la première fois. Cela témoigne de l'ampleur de notre participation. C'est pourquoi je voulais attirer votre attention sur ce point.

Histoire de vous donner des chiffres, 810 personnes participent à l'exécution de notre programme. Notre organisme compte 750 instructeurs qui mènent leurs activités chaque été en Ontario seulement. Ils sont responsables de 5 500 payeurs, sans compter ceux du public. Nous ne servons personne, mais nous interagissons directement avec 5 500 personnes. Ce sont toutes des choses qui sont importantes.

Je vais passer à ma conclusion, car j'ai déjà fait valoir mes arguments, à l'exception de la définition d'une voie navigable. Comme mon fils est professeur d'histoire à l'Université de la Colombie-Britannique et mon épouse est professeure d'histoire à l'Université Laurentienne, je me suis fait expliquer clairement et avec force détails la notion de navigation ces derniers jours. Ils m'ont précisé qu'il s'agit d'une expression utilisée à l'époque parce que tout le monde la comprenait. Remontez à 1882. Au Canada, c'était principalement sur nos voies navigables que nous nous déplaçons. C'est ce qu'on utilisait comme définition. Pourquoi aurait-on fait autrement? Si vous pouviez y faire flotter un canoë, voilà. Comme m'ont fait valoir mon fils et mon épouse, cette disposition cachait peut-être aussi une intention de faire en sorte que ces voies navigables — parce qu'elles revêtaient une telle valeur — relèvent du domaine public et soient régies par le public plutôt que par d'autres critères.

Je vous dirais que le critère selon lequel on peut y faire flotter un canoë est peut-être un peu dépassé à l'heure actuelle. Il y a un problème avec ce critère. Parlait-on d'un petit canoë de trappeur de neuf pieds ou d'un grand canoë de 26 pieds destiné à la pelleterie? De quels types de canoës parle-t-on ici? J'essaie de démontrer qu'il y a des problèmes.

Probablement que, à l'heure actuelle, nous devons établir une forme quelconque de mesure. Je crois que vous avez déjà précisé ce qui vous conviendrait. Si vous pouviez le mentionner dans votre exposé et dans votre rapport, les canoéistes vous en seraient très reconnaissants, car c'est l'essentiel de nos activités.

C'est la perspective historique qu'ils m'ont demandé instamment de vous communiquer. J'obéis toujours à mon épouse, comme vous tous.

Pour conclure, si nous diminuons une voie navigable en la qualifiant de mineure ou que nous en minimisons l'importance, cela aura une incidence sur la rivière où elle se jette, et l'incidence

stream. You cannot affect a little one without affecting a big one. Water flows downhill. We all know that. That is what is real to us.

I was concerned that we did not get the chance to present at the Transport Committee hearing. When you ask canoeists such as me to present in May, June, July, August, September or October, it is nearly impossible. We are all volunteers. We cannot get off the water at that time. In a period of 15 years, I got home for five days between May 1 and October 31. I would come in over night and sleep, and pick up a different pack. I had five sets of packs of gear. I would pick it up and was back out with my clients the next day, flying to the Arctic or wherever they wanted to go — Germans, Japanese, clients from all over the world.

We cannot participate in hearings during that time period unless you get an old retiree out of retirement, so I could be here today. We are not faulting anyone; we are just saying that it was impossible on our part. We could not do it and operate our businesses. I do not know whether that makes sense to you folks, but that is our reality. That is why we did not get a chance to go.

I put in my report about someone determining who is a reasonable paddler and who is not. It is not worth discussing. It is not worth bringing up. Reasonable paddlers are the ones who paddle, who present themselves and operate their businesses. That must be taken as reasonable. I hope we have been reasonable in our presentation today.

I know you can all read very well, so I will leave the report for you. I do not want to hold up your time, but I would like to hear any questions that you might have, so thank you, senators.

The Chair: Thank you, Mr. Wood. All the witnesses are most interesting. Judging by the list I have here, you have stimulated the interest of all my colleagues.

Senator Banks: I want to place on the record again, so that we do not forget it, the request that I made — and with which you and the committee agreed — to the government to give us a circumscription list of the type of incorporation of materials by reference that might be made under section 13 of this act. Government officials undertook specifically to send us some kind of description as to what that would be because, as you will recall, we all agreed that this is just too broad and it includes anything from anywhere. It is also ambulatory in that if material incorporated by reference from another source is changed by that other source, subsequently it becomes part of Canadian law.

sera toujours plus grande en aval. On ne peut pas modifier un petit cours d'eau sans que cela ait une incidence sur un grand cours d'eau. L'eau coule vers le bas. Nous savons tous cela. A nos yeux, c'est ça, la réalité.

Je craignais que nous n'ayons pas l'occasion de comparaître devant le Comité des transports. Lorsque vous demandez à des canoéistes comme moi de venir faire un exposé en mai, en juin, en juillet, en août, en septembre ou en octobre, c'est presque impossible. Nous sommes tous des bénévoles. Nous ne pouvons pas interrompre nos activités sur l'eau à ce moment-là. Cela fait 15 ans que je ne rentre chez moi qu'à cinq occasions entre le 1^{er} mai et le 31 octobre. J'ai l'habitude de venir passer la nuit, puis je repars avec un autre sac. J'avais cinq sacs d'équipement. J'avais l'habitude de le changer et de retourner vite auprès de mes clients le lendemain, pour prendre un vol vers l'Arctique ou un autre endroit qu'ils souhaitaient explorer — des Allemands, des Japonais, des clients des quatre coins du monde.

Nous ne pouvons pas participer à des audiences pendant cette période, à moins de convaincre un vieux retraité de reprendre le collier; c'est ce qui m'a permis d'être ici aujourd'hui. Ce ne sont pas des reproches : nous disons seulement que cela nous est impossible. Nous ne pourrions pas le faire tout en exploitant notre entreprise. Je ne sais pas si vous pouvez comprendre cela, mais c'est notre réalité. C'est pourquoi personne n'a eu la possibilité de venir.

Dans mon mémoire, j'ai mentionné qu'une distinction avait été établie entre un payeur raisonnable et un payeur qui ne l'est pas. Il ne vaut pas la peine de discuter de cette question. Ce n'est même pas la peine de la mentionner. Les payeurs raisonnables sont ceux qui payent, qui s'annoncent comme tels et qui exploitent leur entreprise. Il faut reconnaître cela comme responsable. J'espère que notre exposé d'aujourd'hui a été raisonnable.

Je sais que vous savez tous très bien lire, alors je vais vous laisser le mémoire. Je ne veux pas vous accaparer trop longtemps, mais j'aimerais bien répondre à vos questions, si vous en avez, alors, je vous remercie, chers sénateurs.

Le président : Merci, monsieur Wood. Tous les témoins sont extrêmement intéressants. Si je me fie à la liste que j'ai ici, vous avez piqué l'intérêt de tous mes collègues.

Le sénateur Banks : J'aimerais répéter pour le compte rendu, afin que nous ne l'oublions pas, la demande que j'ai adressée — et que le comité et vous-même avez approuvée — au gouvernement, pour qu'il nous fournisse une liste qui délimite les types de documents pouvant être incorporés par arrêté en vertu de l'article 13 de cette loi. Les représentants du gouvernement se sont précisément engagés à nous envoyer une sorte de description à cet égard, car, comme vous le savez, nous avons tous convenu du fait que la disposition était tout simplement trop large et qu'elle visait n'importe quoi, peu importe la source. Elle a aussi un caractère dynamique, car, si un document incorporé par renvoi d'une autre source est modifié par cette autre source, cette modification est par la suite intégrée à la législation canadienne.

I want to remind the government that they have undertaken to do that, and I am looking forward to getting it.

We have been assured by the government — if my understanding of what they have said is correct — that the changes here will not change the right of navigation. We have been assured that the changes here say that the rules dealing with what you can build in or over or near a waterway will not change.

My understanding is what will change is the circumstances in which one, who wants to build such a work, would have to pre-apply.

The phrase I used yesterday and with which the government agreed was, “Are you saying that I do not need to apply, but I need to comply with the existing constraints in terms of building works in, around, over or near a waterway?” The government said that that was right, if my recollection is correct.

Mr. Mattson, you used the phrase, “taking away the right to navigate.” How does this act take away the right to navigate?

Mr. Mattson: It is a good question, and it is one that Mr. Osbaldeston, Ms. Tully and I have been arguing at these committees every time we appear.

As a civil rights lawyer and someone who has worked for a long time, I have an idea of what constitutes a right. Any citizen in Canada has the right to navigate and the only way that can be taken away is if the government steps in and, through notice, through an act of ministerial discretion or an act of government, takes that away. All those ideas about being elected and doing it in the public eye, et cetera, apply.

The changes to the act can make that decision no longer need to happen at the ministerial level; it can happen in the senior management of the public service and there need not be notice.

Senator Banks: Am I and the government correct — and do I understand the government correctly — that the decision is whether I need to apply in advance to build a work or whether I need not apply in advance, but I still must comply. Is that the decision that you are talking about?

Mr. Mattson: They still need to comply with what the senior servants will have as a list of what you need to do, so they can go to the developer and tell them that they need to comply with this. They can then say that they have complied with it all, and then they can get the approval.

However, the problem is that the people do not get notice. Let us use the example of my friend, William Tozer, who is a Cree hunter and fisher on the Moose River. Twenty dams will go in up there and causeways and all sorts of works on those rivers in Ontario in the next 20 years; it is in the plan. He may never get notice that this was happening. He will not have an opportunity to look at that compliance and say that he does not buy that fact

Je veux rappeler au gouvernement qu’il a pris cet engagement, et j’ai hâte d’obtenir le document.

Le gouvernement nous a assuré — si je comprends bien ses paroles — que les modifications ici n’influeraient d’aucune façon sur le droit de navigation. On nous a garanti que les modifications proposées ici prévoient que les règles régissant ce qu’on peut bâtir sur une voie navigable ou au-dessus ou près de celle-ci ne seront pas modifiées.

Je crois comprendre que la modification porte sur les circonstances dans lesquelles la personne qui voudrait construire un tel ouvrage devrait déposer une nouvelle demande.

La phrase que j’ai utilisée hier et que le gouvernement a approuvée est la suivante : « Voulez-vous dire que je n’ai pas besoin de présenter de demande, mais que je dois me conformer aux exigences actuelles qui régissent la construction d’un ouvrage dans, à travers ou sur des eaux navigables ou près de celles-ci? » Le gouvernement a répondu que c’était exact, si je me souviens bien.

Monsieur Maitson, vous avez parlé de « retirer le droit de naviguer ». Comment la loi retire-t-elle le droit de naviguer.

M. Mattson : C’est une bonne question, qui a fait l’objet de discussions entre M. Osbaldeston, Mme Tully et moi-même chaque fois que nous comparaissons devant un comité.

En ma qualité d’avocat spécialiste des droits de la personne et à la lumière de ma longue expérience professionnelle, j’ai une bonne idée de ce qui constitue un droit. Tous les citoyens canadiens ont le droit de naviguer, et ce droit peut seulement leur être retiré si le gouvernement intervient, au moyen d’un avis, à la discrétion du ministre ou du gouvernement, et retire ce droit. Toutes ces notions d’élection par le public et de transparence, entre autres, s’appliquent.

Les modifications de la loi peuvent faire en sorte que cette décision ne soit plus du ressort du ministère; elle peut être prise par un haut fonctionnaire de la fonction publique, et on n’est plus tenu de donner un avis.

Le sénateur Banks : Le gouvernement et moi avons-nous raison — et est-ce que je comprends bien le gouvernement — de dire qu’on doit déterminer s’il faut présenter une demande en avance pour construire un ouvrage ou si cette mesure n’est pas nécessaire, mais qu’il faut toujours se conformer. Est-ce la décision dont vous parlez?

M. Mattson : La personne devra toujours se conformer à la liste de choses à faire que lui présentera le haut fonctionnaire, alors ce dernier peut dire au promoteur de projet qu’il doit se conformer à cette liste d’exigences. Elle peut ensuite déclarer avoir tout respecté à la lettre et obtenir l’approbation.

Le problème, toutefois, c’est que les gens n’obtiennent pas d’avis. Prenons l’exemple de mon ami cri, William Tozer, qui chasse et pêche sur la rivière Moose. Vingt barrages seront érigés sur cette rivière, des pont-jetées et toutes sortes d’ouvrages seront mis en place sur ces rivières ontariennes au cours des 20 prochaines années; cela fait partie du plan. Il n’obtiendra peut-être jamais d’avis l’informant de ces travaux. Il n’aura jamais

and has some pictures to show they are not doing that. His opportunity to be involved in that decision is extinguished by the changes in the act. He now has an onus to maybe get on the phone on a daily basis and ensure he is out there. Maybe he has to start a group and actually exercise some influence via lobbying and be involved in these decisions at the senior level of government.

In the past that was not the case. He would have been given legal notice and given an opportunity to look over the material. Whether the minister accepted his issues as legitimate, valid or changed the decision, he or she had that right.

That will not always take place as a result of the new Navigable Waters Protection Act amendments. In fact, that can grow to the point where we can have thousands of these decisions where there would be no effort at all to find those people who might make a living out there as an outfitter; they are people of whom no notice is taken.

That is the difference from a right to a privilege. It will be a privilege. The onus falls on the Canadian citizens to stay informed and to stay on top of the issue, as opposed to the past where we left it to our government and let them protect our right and ensure that if it was to be taken away, they would notify us and ensure they got us to the committee, if we wanted to be invited.

That is the difference.

Senator Banks: If I build a work that is an impediment to navigation without having applied in advance to do so, this legislation does not change the fact that, if it is found to have been an impediment to navigation after I built it, I can be made to tear it down. Is not that correct?

Mr. Mattson: That is true.

Senator Banks: Ms. Tully, I want to ensure I understood what you said because this is very important to me. You said that the proposed changes in the Navigable Waters Protection Act were in the minds of people before the economic crisis became evident.

Ms. Tully: Yes.

Senator Banks: Would I infer that the insistence of some folks that the urgent necessity of these changes are due to economic stimulus is sophistry?

Ms. Tully: I would say that it certainly is confusing, and there is conflicting information. We have an access-to-information request to try to get the background materials, but we are having a difficult time getting those. We do have some slideshow presentation and some materials from Transport Canada dating back to 2007, at least. When I appeared before the Transport Committee a year ago, it was at the invitation of the committee, and they had a memo that had — I cannot remember — may be seven different issues that they were looking at.

l'occasion de voir cette liste de conditions et de contester quelque chose en présentant des photos pour montrer que le projet n'est pas conforme. Les modifications apportées à la loi éliminent la possibilité pour lui de participer à cette décision. Il devra maintenant téléphoner chaque jour et s'assurer d'être sur les lieux. Il devra peut-être créer un groupe et exercer une certaine influence — au moyen d'activités de lobbying — sur les décisions prises par les instances gouvernementales supérieures.

Ce n'était pas le cas par le passé. Il aurait reçu un avis légal et aurait eu l'occasion de regarder les documents. Le ministre avait alors le loisir de reconnaître ou non le bien-fondé ou la validité des questions soulevées et, le cas échéant, de modifier la décision, mais la personne avait ce droit.

Ce processus ne sera plus systématique à la suite des modifications de la Loi sur la protection des eaux navigables. De fait, cela ouvre la voie à la prise de milliers de décisions semblables sans qu'il n'y ait jamais le moindre effort pour trouver les personnes qui gagnent peut-être leur vie exploitant une pourvoirie; on ne fait pas attention à ces personnes.

C'est la différence entre un droit et un privilège. Le droit deviendra un privilège. Il incombera aux citoyens canadiens de se renseigner constamment sur la question et d'être à l'affût de tout nouveau changement, contrairement à la situation en vigueur par le passé, où nous laissions à notre gouvernement la responsabilité de protéger notre droit, et celui-ci s'assurait que, s'il risquait d'être retiré, les personnes concernées en seraient avisées et auraient l'occasion de s'adresser au comité si elles le voulaient.

C'est ça la différence.

Le sénateur Banks : Si je construis un ouvrage qui fait obstacle à la navigation sans avoir présenté de demande préalable, le projet de loi ne change rien au fait que, si on constate que l'ouvrage fait obstacle à la navigation une fois que je l'ai construit, je peux être obligé de le détruire. N'est-ce pas exact?

M. Mattson : C'est exact.

Le sénateur Banks : Madame Tully, je veux m'assurer que j'ai bien compris ce que vous avez dit, car cela m'importe beaucoup. Vous avez déclaré que les gens avaient déjà en tête les modifications proposées de la Loi sur la protection des eaux navigables avant que la crise économique ne se manifeste.

Mme Tully : Oui.

Le sénateur Banks : Pourrais-je avancer que l'argument invoqué par certaines personnes selon lequel ces modifications sont urgentes parce qu'elles stimuleront l'économie est fallacieux?

Mme Tully : Je dirais certainement qu'il prête à confusion, et certains renseignements sont contradictoires. Nous avons déposé une demande d'accès à l'information pour essayer d'obtenir la documentation, mais nous avons beaucoup de mal à arriver à nos fins. Nous avons toutefois obtenu des présentations PowerPoint et certains documents de Transports Canada qui remontent au moins à 2007. Lorsque j'ai comparu devant le comité des transports il y a un an, c'était sur son invitation, et le comité avait rédigé un document qui comptait — je ne me souviens pas très bien — peut-être sept différents points à examiner.

Therefore, what the Navigable Waters Protection Act looks like now is virtually identical to what they were proposing to do a year ago.

Senator Banks: No one knew there was an economic crisis coming a year ago, right?

Ms. Tully: Not to my knowledge.

Senator Neufeld: Senator Banks actually brought out some of the points I wanted to talk about, so I will leave that alone a bit. However, I will go to Mr. Green. On the bottom of the first page, you state, "Until now a river was navigable if you could paddle a canoe or any other craft on it." When we had witnesses who happened to be ministry staff and I think the parliamentary secretary, I wrote down the words that they said when we asked them that question because others have said the same thing.

The response was, "If you can paddle a waterway, it will still be subject to the Navigable Waters Protection Act." I find a bit of a contradiction here, Mr. Green, in what you are saying and what both the ministry staff and the government say, so I think Senator Banks brought that out fairly well.

As I understand, it will not change; they will still be under the same rules, but you will have to comply, as Senator Banks said. Would you agree with me?

Mr Green: Thank you for the opportunity to clarify that because I did want to make a comment based on what Senator Banks had said, as well.

I am not a lawyer, but when I started to become interested in this, I was just a paddler and never imagined I would find myself in front of a Senate committee on this issue. However, I spent time looking through a variety of common-law decisions in Canada and Britain. It is a consistent that, even when someone did get permission to erect some type of a structure, the courts would use the definition that if you could navigate it, in fact, you had the right to navigate and some remedial measures would have to be taken to fully restore that right.

The point we are trying to make here is that now the definition is subject to the classification of what type of river it is. Supposing someone does comply, does apply or whatever mechanism they get through to build whatever structure it is they want to build, in the past, a citizen always had recourse to that basic right. The court would look at that definition; time and time again — going back hundreds of years — that has been the definition that has evolved through common law.

Now the definition has switched to — and it has to be seen how this will all come out — is it this class, that class or that class, and what is the rule about navigability depending on the class? As I said in my presentation, we not comforted because when we

Ainsi, l'aspect actuel de la Loi sur la protection des eaux navigables est pratiquement identique à ce que proposait le comité il y a un an.

Le sénateur Banks : Personne ne voyait venir la crise économique il y a un an, n'est-ce pas?

Mme Tully : Pas à ma connaissance.

Le sénateur Neufeld : Le sénateur Banks a en fait abordé certaines des choses dont je voulais parler, alors je vais passer à un sujet quelque peu différent. Toutefois, je vais m'adresser à M. Green. Au bas de la première page, vous déclarez que « jusqu'à maintenant, une rivière était navigable si vous pouviez utiliser un canoë ou n'importe quelle autre embarcation dessus ». Lorsque nous avons reçu des témoins qui se trouvaient à faire partie du personnel du ministère provincial — et je crois qu'il y avait le secrétaire parlementaire —, j'ai pris en note leur réponse à cette question, car d'autres ont dit la même chose.

Ils ont répondu que si vous pouviez utiliser un canoë sur une voie navigable, elle serait encore visée par la Loi sur la protection des eaux navigables. Je vois une contradiction ici, monsieur Green, entre ce que vous dites et ce que disent les représentants du ministère provincial et du gouvernement, alors je crois que le sénateur Banks a bien fait valoir ce point.

Si je comprends bien, cela ne changera pas; tout le monde sera encore assujéti aux mêmes règles, mais il faudra s'y conformer, comme l'a expliqué le sénateur Banks. Êtes-vous d'accord avec moi?

M. Green : Merci de me donner l'occasion de faire la lumière sur ce point, car je voulais également faire un commentaire sur les propos du sénateur Banks.

Je ne suis pas avocat, mais, lorsque j'ai commencé à m'intéresser à ce sujet, je n'étais qu'un simple payeur et je n'avais jamais imaginé que je comparais un jour devant un comité sénatorial dans le cadre d'un débat sur cette question. Toutefois, j'ai passé beaucoup de temps à parcourir différentes décisions de common law rendues au Canada et en Grande-Bretagne. Invariablement, même lorsque quelqu'un obtient la permission d'ériger un type ou un autre de structure, les tribunaux appliquent la définition selon laquelle si on peut naviguer sur le cours d'eau, alors on a le droit de le faire, et qu'il faudra prendre certaines mesures correctives pour rétablir ce droit.

Nous essayons de faire valoir ici que cette définition est maintenant subordonnée à la catégorie à laquelle appartient la rivière en question. Admettons que quelqu'un se conforme, qu'il dépose effectivement une demande ou s'adonne à je ne sais quel mécanisme pour construire la structure voulue : par le passé, un citoyen pouvait toujours invoquer ce droit fondamental. Le tribunal examinerait la définition — invariablement, depuis des siècles — qui a évolué avec la common law.

Maintenant, la définition a changé — et il reste à voir comment tout cela se terminera —, et il faut se demander si c'est cette catégorie ou celle-là et quelle règle relative à la navigabilité s'applique à la catégorie en question. Comme je l'ai dit dans mon

listened to Mr. Osbaldeston, some of what he calls non-navigable, as Mr. Wood pointed out, are absolutely, perfectly navigable.

Before it was a right that, if we could navigate it, we had the right to. Now, it is up to some regulatory process behind the scenes that decides what is navigable. I am not trying to suggest here that starting tomorrow morning or this weekend, we will go paddling and will not be allowed to paddle. It is not a question of preventing us from paddling; it is a question of what you have a right to paddle on, and that definition is changing quite substantially, I think.

Senator Neufeld: I disagree to a degree, and I do not want to take up much of my time debating that. I do believe that the government and the ministry were very firm in what they said; if you can paddle a waterway, it will still be subject to the Navigable Waters Protection Act. I know we have different opinions. I wanted to put that on the record.

On page 8, you say, "By all means build a bridge or culvert over it, but don't wreck navigation if you do."

Are you saying that if the government, to service people, needs to cross a bridge or go under the water, that is okay with you?

Mr. Green: The key point is you do not segment the river. The example I gave on the Credit River was that it is now cut off because you cannot get over the dam and you cannot get around the dam. You can no longer navigate.

Senator Neufeld: What do you mean by "culvert over it"?

Mr. Green: You could conceivably build a culvert in such a manner; suppose you were building a four-lane highway and you put it over a so-called minor waterway and the culvert was two feet high. Now you can no longer get down that waterway because you cannot get over the highway.

Senator Neufeld: You just need a larger culvert. I did not know what you meant.

Mr. Green: If I can comment on your previous comment, in the past, the concern that I am trying to express is that the courts said that this is our right. Now we are getting an assurance from the government, from the executive branch. It appears the protection of that right to paddle has shifted to a certain extent from the judiciary to the executive. That makes me uncomfortable because I do not know what executive power will be doing it in the future.

Senator Neufeld: To Mr. Alexander, did I hear you correctly that you have 18,000 members?

exposé, nous ne sommes pas rassurés par les propos de M. Osbaldeston, car certains cours d'eau qu'il définit comme étant non navigables, comme l'a fait valoir M. Wood, sont tout à fait navigables.

Avant, c'était un droit : si nous pouvions naviguer le cours d'eau, nous avions le droit de le faire. Maintenant, c'est un processus réglementaire appliqué en coulisse qui dicte quels cours d'eau sont navigables. Je n'essaie pas de dire que, à partir de demain ou de la semaine prochaine, nous partirons faire du canoë et on nous barrera la route. La question n'est pas de nous empêcher de faire du canoë; c'est plutôt une question de déterminer à quel endroit on peut le faire, et la définition est en train de changer considérablement, selon moi.

Le sénateur Neufeld : Je ne suis pas d'accord, dans une certaine mesure, et je ne veux pas consacrer une grande partie du temps qui m'est alloué à cette discussion. Je crois vraiment que le gouvernement et le ministère provincial ont très fermement affirmé que, si vous pouvez pagayer sur une voie navigable, elle est toujours visée par la Loi sur la protection des eaux navigables. Je sais que nos opinions divergent. Je voulais simplement que cette affirmation soit inscrite au compte rendu.

À la page 8, vous avez dit : « Vous pouvez construire un pont ou un ponceau par-dessus du cours d'eau si vous voulez, mais n'empêchez pas la navigation avec. »

Dites-vous que, si le gouvernement, dans l'intérêt des gens, doit construire un pont ou passer sous l'eau, vous n'y voyez pas d'objection?

M. Green : L'important, c'est de ne pas segmenter la rivière. J'ai donné l'exemple de la rivière Credit, qui est maintenant sectionnée parce qu'on ne peut pas passer par-dessus le barrage et on ne peut pas le contourner. On ne peut plus naviguer sur cette rivière.

Le sénateur Neufeld : Qu'entendez-vous par « ponceau au-dessus »?

M. Green : Il serait possible de construire un ponceau de cette manière; imaginez que vous construisez une autoroute à quatre voies et que vous la faites passer par-dessus ce qu'on a convenu d'appeler une voie navigable mineure et que le ponceau a deux mètres de hauteur. Maintenant, on ne peut plus descendre cette voie navigable, parce qu'on ne peut pas passer par-dessus l'autoroute.

Le sénateur Neufeld : Il faut un plus grand ponceau. Je ne comprenais pas ce que vous vouliez dire.

M. Green : Si je peux me prononcer sur le commentaire que vous avez fait : la préoccupation que j'essaie de communiquer, c'est que, par le passé, les tribunaux disaient qu'il s'agissait de notre droit. Maintenant, cette garantie vient du gouvernement, du pouvoir exécutif. Il semble que la protection du droit de pagayer est passée, dans une certaine mesure, du pouvoir judiciaire au pouvoir exécutif. Cela me rend nerveux parce que je ne sais pas ce que fera le pouvoir exécutif dans l'avenir.

Le sénateur Neufeld : Monsieur Alexander, ai-je bien entendu que vous comptiez 18 000 membres?

Mr. Alexander: No, we have 18,000 direct financial supporters.

Senator Neufeld: How many members do you have?

Mr. Alexander: We have 1,200 direct members, with several different categories of memberships. In every province and territory across Canada, we have a total of 1,200 individual members and also eight provincial and territorial recreational paddling associations that fall under our umbrella. They, in turn, represent about 12,000 active paddlers. They would feed their information through.

Senator Neufeld: When you first heard the changes would come into effect, did you get in contact with your 1,200 members by email?

Mr. Alexander: Yes, we did.

Senator Neufeld: Would you mind sharing that email with us?

Mr. Alexander: Yes, I believe my business manager is here. I can forward that to the committee.

Senator Neufeld: Thank you. I would like to read that.

Mr. Alexander: I believe I have a copy here.

Senator Neufeld: Mr. Wood, I am familiar with the Nahanni; I come from Northern British Columbia. The lady you spoke about would actually be in Nahanni National Park, right?

Mr. Wood: She would at that point, yes.

Senator Neufeld: I wanted to clarify that because the national park is protected.

Mr. Wood: As you know, senator, you do not access directly through there. You usually come down one of the other smaller waterways to get in; and they all paddled those in the last three days to get into the park.

Senator Neufeld: Could I ask — this may be a little personal — where do all of you live?

Mr. Wood: Bracebridge, Ontario; I am from Timmins originally.

Mr. Green: Port Credit in Mississauga, Ontario.

Mr. Alexander: St. John's, Newfoundland and Labrador.

Mr. Mattson: I live in Toronto, Ontario and was previously in Ottawa, Moncton and Vancouver.

Senator Neufeld: You mostly live in the city and go out to the wilderness to enjoy it.

Mr. Wood: I live out there. I say Bracebridge because it is the nearest town.

Senator Neufeld: I live in Northern British Columbia, and it always interests me that people in the city demand a certain amount of things — electricity, they want to drive their cars, they

M. Alexander : Non, nous comptons sur l'appui financier de 18 000 personnes.

Le sénateur Neufeld : Combien de membres comptez-vous?

M. Alexander : Nous comptons 1 200 membres directs qui appartiennent à différentes catégories. Dans toutes les provinces et tous les territoires du Canada, nous comptons en tout 1 200 membres individuels et huit associations de canotage récréatif provinciales et territoriales chapeautées par notre organisme. Elles représentent à leur tour environ 12 000 payeurs actifs. Ces personnes nous communiquent leurs renseignements.

Le sénateur Neufeld : La première fois que vous avez entendu parler des modifications qui entreraient en vigueur, avez-vous communiqué avec vos 1 200 membres par courriel?

M. Alexander : Oui, nous l'avons fait.

Le sénateur Neufeld : Accepteriez-vous de nous transmettre ce courriel?

M. Alexander : Oui, je crois que mon responsable de la gestion est ici. Je peux transmettre ce courriel au comité.

Le sénateur Neufeld : Merci. J'aimerais le lire.

M. Alexander : Je crois que j'en ai une copie ici.

Le sénateur Neufeld : Monsieur Wood, je ne connais pas très bien la région de Nahanni; je viens du Nord de la Colombie-Britannique. La dame dont vous avez parlé vient en fait du parc national Nahanni, n'est-ce pas?

M. Wood : C'est probablement là qu'elle est à l'heure actuelle, oui.

Le sénateur Neufeld : Je voulais préciser ce point, car le parc national est protégé.

M. Wood : Comme vous le savez, monsieur le sénateur, on ne peut pas accéder directement de cet endroit. On descend habituellement l'une des petites voies navigables pour entrer dans le parc; et ils ont tous passé par ces voies au cours des trois derniers jours pour entrer dans le parc.

Le sénateur Neufeld : Est-ce que je pourrais vous demander — c'est peut-être un peu personnel — où vous vivez?

M. Wood : À Bracebridge, en Ontario; je suis originaire de Timmins.

M. Green : À Port Credit, à Mississauga, en Ontario.

M. Alexander : À St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador.

M. Mattson : Je vis à Toronto, en Ontario, et j'ai habité à Ottawa, à Moncton et à Vancouver.

Le sénateur Neufeld : Vous vivez surtout en ville et vous vous déplacez pour profiter de la nature sauvage.

M. Wood : Je vis là-bas. Je dis Bracebridge parce que c'est la ville la plus proche.

Le sénateur Neufeld : Je vis dans le Nord de la Colombie-Britannique, et je suis toujours fasciné par le fait que les gens de la ville exigent une certaine quantité de choses — de l'électricité, ils

want to fly in airplanes, they want to go back and forth to different places. They want to maintain the wilderness, where many of you would say I live, in exactly the same state. However, some things have to be done to provide cities with the lifeblood to keep them going.

In some cases, that requires a change or some work on waterways, on rivers, so that we can continue to do that. I just want to make that argument to you, so that people remember that.

I am also very familiar with our hydroelectric system in British Columbia. Many people would love to have it across North America. It is green, clean, 93 per cent by water, but we created dams to do it. I can tell you that every British Columbian thinks that is their birthright also. These are dams across major rivers that actually stop navigation to a degree, and have affected navigation. Those were built in the late-1960s and are owned by the Crown, the people. That is their birthright, and they want to keep it and keep that green, clean electricity. Some effects will occur on the land base that all of us have to take when we look at these things.

I heard from most of you that something that was drafted in 1882 needed some changes, and that you agree that some changes have to happen. I think that is part of what the government is also trying to do.

The Chair: For even-handedness on our committee, I need to point out to Senator Neufeld that I did not interrupt him when he was making that eloquent statement, but it does fly in the face of something we all agreed on the other day. There will be an opportunity for us all to make statements when we are doing clause by clause, or whatever we are doing in drafting this report, but it is on the record.

Mr. Mattson: I have two really quick points to help Senator Neufeld. First, if you go to the transcripts of May 29, you will note that the Transport Committee made it very clear that they did not like the Canadian courts' definition of "navigation" because it was too broad. There is no question these changes are intended to change that definition; and what that will be is something we are hoping you will be able to clarify.

Second, if the people of British Columbia were concerned that they were not able to get to that green, clean power through hydroelectric and that there was too much red tape in the Navigable Waters Protection Act, the much easier way to deal with that — and they probably still need to deal with it — is to deal with the Canadian Environmental Assessment Act and have the regulation there, the exemption for certain projects from what they call red tape; instead of going to the Navigable Waters Protection Act and taking away the right to navigate first, and

veulent conduire leur voiture, ils veulent se déplacer en avion, ils veulent pouvoir faire la navette entre différents endroits. Ils veulent préserver la nature sauvage, où nombre d'entre vous direz que j'habite, afin qu'elle demeure absolument intacte. Toutefois, il faut faire certaines choses pour procurer aux villes le souffle de vie dont elles ont besoin pour fonctionner.

Dans certains cas, cela suppose qu'on apporte un changement ou qu'on construise un ouvrage sur des voies navigables, sur des rivières, pour que la ville puisse poursuivre ses activités. Je voulais simplement faire valoir ce point, pour que les gens s'en souviennent.

Je connais aussi très bien notre réseau hydroélectrique en Colombie-Britannique. Bien des gens aimeraient qu'il s'étende sur toute l'Amérique du Nord. Il est écologique, propre, fonctionne à 93 p. 100 au moyen de l'eau, mais nous avons dû construire des barrages. Je peux vous dire que chaque Britanno-Colombien croit que c'est aussi un droit acquis. On parle de barrages qui traversent d'importantes rivières et qui font obstacle à la navigation, dans une certaine mesure, et ont eu des répercussions sur cette activité. Ces barrages ont été érigés à la fin des années 1960 et sont la propriété de la Couronne, de la population. C'est leur droit acquis, et ils y tiennent, ils tiennent à cette électricité verte et propre. Il y aura des retombées sur le territoire dont nous devons tout tenir compte lorsque que nous pensons à ces choses.

J'ai entendu de la plupart d'entre vous qu'un texte de loi rédigé en 1882 devrait subir certaines modifications et que vous convenez du fait que certaines modifications devraient avoir lieu. Je crois que c'est en partie cela que le gouvernement essaie de faire.

Le président : Pour des raisons d'équité envers tous les membres du comité, je dois faire remarquer au sénateur Neufeld que je ne l'ai pas interrompu lorsqu'il livrait ses propos éloquents, mais que cela va à l'encontre d'un point sur lequel nous nous sommes entendus l'autre jour. Nous aurons tous l'occasion de faire des déclarations lorsque nous ferons notre étude article par article, ou je ne sais quelle autre activité dans le cadre de la rédaction du rapport, mais c'est inscrit au compte rendu.

M. Mattson : J'ai deux points très brefs à soulever en réponse au sénateur Neufeld. Tout d'abord, si vous vous reportez à la transcription de la séance du 29 mai, vous noterez que le Comité des transports a déclaré très clairement que la définition de « navigation » des tribunaux canadiens ne lui plaisait pas parce qu'elle est trop générale. Il ne fait aucun doute que ces modifications visent à apporter des changements à la définition, et la nature de ces changements est un élément que — nous l'espérons — vous serez en mesure d'éclaircir.

Deuxièmement, si les Britanno-Colombiens étaient inquiets de ne pas pouvoir accéder à cette énergie verte et propre au moyen des technologies hydroélectriques et que la Loi sur la protection des eaux navigables donnait lieu à trop de formalités administratives, la façon beaucoup plus facile de surmonter ce problème — et ils ont probablement encore besoin de le faire — est de passer par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et d'invoquer son règlement d'application, afin d'exclure certains projets de ce qu'on appelle les formalités

then doing the rest of the changes to the act. This opens up a Pandora's Box that is not necessary for the green, clean B.C. hydroelectric plans. There is a better way of doing it, and that is why we are here today. You can go back to Parliament and say that if all you are worried about is the red tape in the Canadian Environmental Assessment Act, there are better ways to deal with that and still maintain the public right to navigate.

Senator Neufeld: I appreciate that. Those are two different opinions. As long as we have them out on the table, we do not always have to agree.

Mr. Green: I do not think it is helpful to characterize this as rural versus urban. The people who we deal with, and who are members of these organizations, come from right across the country.

I am speaking to you today as a Canadian citizen who is worried about one of his basic freedoms. That concern is felt by Canadians no matter where they live, whether they live in cities, in rural areas, in a shack in the woods or in a condominium on the Toronto waterfront. I do not think that matters.

I believe you suggested that somehow urban dwellers are not aware of the need for hydroelectricity, dams, forests, et cetera; I do not think that is a fair characterization. I work in those industries. No one here spoke against development; no one spoke against hydroelectricity or any other such thing. We are here to talk about protecting a basic right.

When the Navigable Waters Protection Act was passed in 1882, it was done to assure a fair balance between development and protection of that right. That is all we are asking for.

Mr. Wood: I would like to comment on the last part that deals with the urban and the rural. Most of our commercial operators are eco-tourism operators. They are in those very rural areas, and they are the ones who have asked me to come to this committee and express their fears. They are really worried out there, and they are rural.

Not everyone in British Columbia is happy with the present situation. Perhaps the senator might know a gentleman named Michael Wolfe, who happens to be my son-in-law; he is in Richmond, B.C. Are you familiar with him? I think he ran for the Green Party the last time. It could be that he is not quite as happy as the senator.

Senator Lang: I have a couple of point to begin with. First, thanks for coming and spending your morning with us. We all appreciate that. I do come from one of the more remote parts of

administratives, plutôt que de passer par la Loi sur la protection des eaux navigables et de retirer le droit de naviguer en premier, pour ensuite passer aux autres modifications de la loi. Cela ouvre une boîte de Pandore qui n'ira pas nécessairement dans l'intérêt des projets hydroélectriques verts et propres de la Colombie-Britannique. Il y a une meilleure façon de procéder, et c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui. Vous pouvez retourner au Parlement et dire : « Si vous ne vous inquiétez que des formalités administratives prévues dans la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, il y a de meilleures façons de surmonter le problème tout en maintenant le droit public de naviguer.

Le sénateur Neufeld : Je comprends cela. Ce sont deux points de vue différents. L'important, c'est d'en discuter; nous ne sommes pas toujours obligés d'être d'accord.

M. Green : Je ne crois pas qu'il est utile de réduire le problème à une opposition entre les populations rurales et urbaines. Les personnes avec lesquelles nous interagissons, les membres de ces organismes, sont originaires de partout au pays.

Je vous parle aujourd'hui à titre de citoyen canadien qui craint la suppression d'un droit fondamental. Cette préoccupation est celle de Canadiens, peu importe où ils vivent, que ce soit dans des villes, dans des régions rurales, dans une cabane dans la forêt ou dans une condo du secteur riverain de Toronto. Je ne crois pas que cela importe.

Je crois que vous avez avancé que les citoyens n'étaient pas conscients de la nécessité de l'hydroélectricité, des barrages, des forêts, et cetera; à mon avis, ce n'est pas une affirmation juste. Je travaille dans ces industries. Personne n'a parlé contre le développement; personne n'a parlé contre l'hydroélectricité ou quoi que ce soit d'autre. Nous sommes ici pour parler de la protection d'un droit fondamental.

Lorsque la Loi sur la protection des eaux navigables a été adoptée en 1882, c'était avec l'intention de réaliser un juste équilibre entre le développement et la protection de ce droit. C'est tout ce que nous demandons.

M. Wood : J'aurais un commentaire à formuler sur la dernière partie de votre intervention, au sujet de la division entre la population urbaine et la population rurale. La plupart de nos entreprises commerciales sont des entreprises d'écotourisme. Ce sont les habitants des régions rurales dont vous parlez, ce sont eux qui m'ont demandé de comparaître devant le comité et de faire connaître leurs craintes. Ils sont très inquiets, et on parle de gens des régions rurales.

Tous les Britanno-Colombiens ne sont pas satisfaits de la situation actuelle. Le sénateur connaît peut-être un homme du nom de Michael Wolfe, qui se trouve à être mon beau-fils; il vit à Richmond, en Colombie-Britannique. Le connaissez-vous? Je crois qu'il s'est présenté sous la bannière du Parti vert aux dernières élections. Il est possible qu'il ne soit pas aussi satisfait que le sénateur.

Le sénateur Lang : Je vais commencer par deux ou trois choses. Tout d'abord, merci d'être venu et de nous avoir consacré votre matinée. Nous vous en sommes tous reconnaissants. Je suis

Canada. Like my good friend from Northern British Columbia, I can say that I spent basically my whole life there. I suspect I may have even been in the Push-Me-Pull-Me Creek that you were in at one time in the Northern Yukon or Northwest Territories.

I want to make a couple of points. We are here as a committee understanding that this act goes back to the 1880s and has seen one minor amendment. We have seen changes in our world over the last 130 or 140 years where this act no longer applies when it comes down to the realities of what we face in technology, development and various other things.

The point must be made that, for example, the parliamentary secretary who appeared before us is not only a parliamentary secretary, he is a trapper, he knows what a canoe is, he lives in the outdoors in Northern Alberta, and his brother is a trapper. The government would obviously not be bringing something forward that they did not feel was in the best interests of the public, yet at the same time gave comfort to those who enjoy and work in the outdoors.

My concern is — which the chair touched on when he questioned Mr. Green or Mr. Alexander — what information has actually been sent out to your membership about the effect this act will have. I have a couple of specific questions. I would like a clear answer and have pointed out to me where in the bill it substantiates the statements that have been made here.

Mr. Mattson, earlier you said that this act takes the right to navigate away from the act that was previously in place. I would like to know what particular section actually says that it takes the right to navigate away.

Mr. Mattson: If you look to section 5.1 of the new act, it no longer requires that political, ministerial exemption from the notice requirements of the approval. That is what changes something from a right, where a citizen says that you cannot take this away from me unless it goes right to the minister — the minister then does it through an act of Parliament or the power given to him as a politician — to now being made by senior management. Senior management are not elected. They can do it behind closed doors; that is the bureaucracy. They can make those decisions, and value your community's river and decide what is in your best interests, in Ottawa.

If you are concerned about the rural-urban split, I would say that section 5.1 would be a real concern because the people here in Ottawa will make those value judgments on behalf of your community, and you will not be able to go to the minister because the minister is no longer required to be involved in that decision. That is what the new act does in section 5.1.

Senator Banks: Are you talking about section 5(1) of the present bill?

Ms. Tully: We are talking about section 5.1 of the new act.

originaires d'une des régions éloignées du Canada. Comme mon bon ami du Nord de la Colombie-Britannique, je peux dire que j'ai essentiellement passé toute ma vie là-bas. Je crois que j'ai déjà visité le Push-Me-Pull-Me Creek que vous avez exploré à un moment donné dans le Nord du Yukon ou dans les Territoires du Nord-Ouest.

J'aimerais faire soulever ou trois choses. Le comité s'est réuni ici et comprend que la loi remonte aux années 1880 et qu'elle n'a subi qu'une modification mineure. Compte tenu des changements survenus dans notre monde au cours des 130 ou 140 dernières années, la loi ne s'applique plus à certaines des réalités que nous connaissons au chapitre de la technologie, du développement et d'une foule d'autres choses.

Il faut faire valoir, par exemple, que le secrétaire parlementaire qui a comparu devant nous est aussi trappeur; il sait ce qu'est un canoë et il vit en plein air dans le Nord de l'Alberta et son frère est trappeur. Il va sans dire que le gouvernement ne proposerait pas quelque chose s'il estimait que cela n'est pas dans l'intérêt supérieur du public et procure des avantages à ceux qui profitent du plein air et travaillent dans ce milieu.

Ma préoccupation — que le président a soulevée lorsqu'il a posé des questions à M. Green ou à M. Alexander — est la suivante : quelle information a en fait été transmise à vos membres au sujet des répercussions de cette loi? J'ai deux ou trois questions précises. J'aimerais obtenir une réponse claire, m'indiquant l'endroit exact du projet de loi qui justifie les propos qui ont été tenus ici.

Monsieur Mattson, vous avez dit plus tôt que le projet de loi supprime le droit de naviguer inscrit dans la loi en vigueur par le passé. J'aimerais savoir quelle disposition prévoit vraiment la suppression de ce droit.

M. Mattson : Je vous renvoie à l'article 5.1 de la nouvelle loi : l'exemption politique ou ministérielle n'est plus conditionnelle à l'obligation d'émettre un avis pour l'approbation. C'est ainsi qu'un droit est transformé, lorsqu'on passe d'une situation où un citoyen dit que cette chose ne peut pas lui être retirée sans que l'on passe directement par le ministre — le ministre fait ensuite les démarches au moyen d'une loi du Parlement ou du pouvoir qui lui est conféré en sa qualité de politicien — à une situation où la question relève maintenant d'un haut fonctionnaire. Le haut fonctionnaire n'est pas élu. Il peut travailler à huis clos; c'est la bureaucratie. Il peut prendre ces décisions et fixer la valeur de la rivière de votre collectivité, puis décider de ce qui est dans votre intérêt supérieur, à partir d'Ottawa.

Si vous vous préoccupez de cette division rurale-urbaine, je dirais que l'article 5.1 pourrait poser un vrai problème, car les personnes ici à Ottawa émettront ces jugements de valeur au nom de votre collectivité, et vous ne pourrez plus avoir recours au ministre, car celui-ci n'est plus obligé de participer à la décision. Voilà les conséquences de l'article 5.1 de la nouvelle loi.

Le sénateur Banks : Parlez-vous du paragraphe 5(1) du projet de loi?

Mme Tully : Nous parlons de l'article 5.1 de la nouvelle loi.

Senator Banks: Of the bill before us, section 5(1) says:

No work shall be built or placed in, on, over, under, through or across any navigable water without the Minister's prior approval of the work, its site and the plans for it.

How does that impede navigation?

Ms. Tully: Sorry, not section 5(1) but section 5.1(1):

Despite section 5, a work may be built or placed in, on, over, under, through...

Senator Banks: You mean section 5.1(1), thank you.

Ms. Tully: That section allows them to pass regulations creating the list of works that would no longer require ministerial approval, or the list of waterways that would no longer require ministerial approval.

Senator Lang: Basically, nothing says that it takes away the right to navigate; it says who will make that decision if that right can be taken away. That is an important clarification.

Mr. Mattson: Coming from the point of view of a civil rights lawyer, a right is something that the citizens know they have and the government must meet the onus of notifying them and getting them the information and telling them they can participate in the decision.

This is a privilege. That no longer needs to happen under the new act. You do not need to search out those people and give them notice. There is no obligation on the government to do that. Section 5.1(1) says that those decisions can be made here without that due process, that due-diligence type activity that a right would require. It is a process right.

Senator Lang: It is very simplistic when you say that it takes the right to navigate away because it does not do that. It gives the responsibility perhaps to someone else. I think that must be clarified for the record.

Mr. Green: could you point out in the legislation, or in policy, where the government has said that they would cut off a river? You have used that I think twice in your presentation; you talk about "cut off a river." I did not hear anyone say that they would cut off a river or a creek. I find it hard to believe that was their intention.

Mr. Green: I was referring to comments that Mr. Osbaldeston made before this committee where he was talking about 200-metre segments of river. The point I was trying to make is, if he was saying — and if it is the government's view — that 200-metre segments of river that are this steep or that narrow or this shallow

Le sénateur Banks : Le paragraphe 5(1) du projet de loi dont nous sommes saisis est ainsi libellé :

Il est interdit de construire ou de placer un ouvrage dans des eaux navigables ou sur, sous, au-dessus ou à travers celles-ci à moins que, préalablement au début des travaux, l'ouvrage ainsi que son emplacement et ses plans n'aient été approuvés par le ministre.

Comment cette disposition fait-elle obstacle à la navigation?

Mme Tully : Pardon, pas le paragraphe 5(1), le paragraphe 5.1(1) :

Par dérogation à l'article 5, il est permis de construire ou de placer un ouvrage dans des eaux navigables ou sur, sous, au-dessus ou à travers celles-ci [...]

Le sénateur Banks : Vous voulez dire le paragraphe 5.1(1), merci.

Mme Tully : Cette disposition permet de prendre des règlements qui donneraient lieu à une liste d'ouvrages qui ne seraient plus assujettis à l'approbation ministérielle, ou une liste de voies navigables sur lesquelles on pourrait entreprendre des projets sans l'approbation ministérielle.

Le sénateur Lang : Essentiellement, rien dans le libellé ne prévoit la suppression du droit de naviguer; il prévoit plutôt qui pourra déterminer si ce droit peut être supprimé. C'est une distinction importante.

M. Mattson : Du point de vue d'un avocat spécialiste des droits de la personne, un droit est une mesure que les citoyens savent qu'ils possèdent, et il incombe au gouvernement de les aviser et de leur fournir l'information et de leur dire qu'ils peuvent participer à la décision.

On parle d'un privilège. Ce processus n'est plus nécessaire aux termes de la nouvelle loi. On n'a plus besoin de trouver ces gens et de les aviser. Il n'incombe plus au gouvernement de le faire. Le paragraphe 5.1(1) prévoit que ces décisions peuvent maintenant être prises indépendamment de la procédure établie, des activités de diligence raisonnable qui seraient exigées dans le cas d'un droit. C'est un droit issu d'un processus.

Le sénateur Lang : Il est très simpliste de dire que cette disposition supprime le droit de naviguer, car ce n'est pas le cas. Elle prévoit peut-être que la responsabilité relève de quelqu'un d'autre. Je crois qu'il faut préciser cela pour le compte rendu.

Monsieur Green, pourriez-vous m'indiquer l'endroit dans la loi ou dans les politiques où le gouvernement a dit qu'il sectionnerait une rivière? Dans votre exposé, vous parlez d'un cours d'eau qui est coupé en deux. Je n'ai entendu personne dire qu'on sectionnerait une rivière ou un ruisseau. J'ai du mal à croire que c'était là l'intention.

M. Green : Je faisais allusion à des commentaires formulés par M. Osbaldeston devant le comité, lorsqu'il parlait de segments de 200 mètres d'une rivière. Ce que j'essayais de faire valoir, c'est que, s'il disait — et si c'est le raisonnement du gouvernement — que des segments de 200 mètres d'une rivière ayant telle

or so forth are exempted, then you could potentially, seriously impede or completely obstruct navigation on those segments. If that was to happen, then you basically cut the whole river.

Senator Lang: Chair, I will leave that. My concern is what information is being put out to people about what the implications of the act are and how they have been explained.

Just listening to you people and the witnesses previously, I can see it is very complex; it is not simple.

The question of consultation must be reviewed here. The statements have been made fairly clearly that there has been very little, if any, discussion with hardly anyone, and this bill all of a sudden appeared. The information with which I have been provided — and as a new senator I am here in the ninth inning, not unlike yourselves — is that the federation of municipalities across this country, which represents millions of Canadians, have recommended that there be changes to this act in order to facilitate a more streamlined approach to getting some of these projects under way. In conjunction with that, I understand at least nine of the elected provincial-territorial jurisdictions have asked for changes as well in order to accommodate some of these things they are looking forward to in this day and age.

I can tell you, from the part of the world I come from, the present government is not there to impinge the environment nor to block people from using rivers. It is one of our industries. At the same time, some common sense must apply.

I am a decision maker, as part of this committee, trying to find a common ground because I paddle, I have a kayak, I have many friends who do this in the summer, and at the same time I have a son who is an electrician who needs to go to work.

We are looking for a balance from you people to come forward with constructive recommendations for changes and give us, in a time frame, a reasonable ability to look at a project and, at the same time, to make a decision.

Just in conclusion, over and above the consultation that has taken place, I would like to ask your opinion. Do you think these two, three, four years of environmental assessments and reviews are reasonable, or do you think it is time to start making some definitive decisions? Then we could say, in six months we have to get here, in six months we have to get here, and force some decisions, instead of creating an industry where people just push paper. Perhaps someone could comment on that.

Mr. Green: Everyone wants to comment.

Mr. Wood: Your points are well taken, senator. You phrased it in three different contexts, so I will deal with each of them.

profondeur ou telle largeur ou je ne sais quoi sont exemptés, alors vous pourriez gravement limiter ou bloquer la navigation sur ces segments. Si cela devait se produire, vous couperiez essentiellement toute la rivière.

Le sénateur Lang : Monsieur le président, je vais m'arrêter ici. Je suis préoccupé par la nature de l'information transmise à des personnes concernant les répercussions de la loi et l'explication de celle-ci.

Juste en écoutant vos témoignages et ceux des intervenants précédents, je vois bien que la chose est très complexe; elle n'est pas simple.

Il faut examiner la question de la consultation. Les déclarations ont été assez claires : on a tenu très peu de discussions, voire aucune, avec qui que ce soit, et ce projet de loi a soudainement fait son apparition. Selon les renseignements qui m'ont été fournis — comme je suis un nouveau sénateur, je me retrouve ici à la neuvième manche, un peu comme vous —, la fédération de municipalités du pays, qui représente des millions de Canadiens, a recommandé la modification de cette loi pour favoriser une approche plus simple visant à mettre en marche certains projets. Du reste, je crois comprendre qu'au moins neuf des gouvernements provinciaux et territoriaux ont demandé des modifications pour faciliter certaines des choses qu'ils ont hâte de voir mises en œuvre à l'heure actuelle.

Je peux vous dire que, dans la région d'où je viens, le gouvernement actuel n'est pas là pour empiéter sur les droits environnementaux ou pour empêcher les gens d'utiliser les rivières. Il s'agit de l'une de nos industries. En même temps, le gros bon sens s'impose.

Je suis un décideur, en ma qualité de membre du comité, et j'essaie de trouver un terrain d'entente; car je pagaie, j'ai un kayak, beaucoup de mes amis s'adonnent à cette activité pendant l'été et, en même temps, j'ai un fils électricien qui doit aller travailler.

Nous cherchons à rétablir l'équilibre entre vos recommandations constructives de changements et la capacité raisonnable, dans un délai donné, d'examiner un projet et, en même temps, de prendre une décision.

Juste pour conclure, au delà de la consultation qui a eu lieu, j'aimerais vous demander votre opinion. Croyez-vous que ces évaluations environnementales d'une durée de deux, trois ou quatre ans sont raisonnables, ou estimez-vous qu'il est temps de commencer à prendre des décisions une fois pour toutes? Ainsi, nous pourrions dire que, dans six mois, nous devons en être ici, dans six mois, nous devons en être là, et provoquer la prise de décisions, plutôt que de créer une industrie dans laquelle les gens ne font que noircir du papier. Peut-être que quelqu'un pourrait se prononcer à ce sujet.

M. Green : Tout le monde a quelque chose à dire.

M. Wood : Vous soulevez de bons points, monsieur Le sénateur. Vous les avez formulées selon trois contextes, alors je vais les aborder un à un.

The consultation was inadequate in this case. In our opinion, there is no doubt about that whatsoever, as I have already pointed out.

To summarize the next two, you asked how we break this logjam and how we get through this.

When I held these up, I was saying to you that we have already established a notification period in Ontario that works. If there is a project there, each and every one of us receives notification of it. If there was something similar to this in the federal navigation act — if we could at least get notification — that might solve some of the problems. We are not receiving notification now.

I know it works because I do it in Ontario. Perhaps there is a process being ignored here that works in other jurisdictions that could be imported to help the consultation phase.

Does that sound reasonable?

Senator Lang: That is a suggestion.

Mr. Wood: That is with respect to the question asked about how we get around these things. Your last question was about the EAs. Perhaps you need to look at the process within the EAs themselves, as opposed to simply condemning it. Perhaps you need to take a look at the full process.

Senator Lang: Mr. Chair, I want to correct the record. I did not condemn the environmental assessment. I want to make that very clear. My concern is how it is being implemented and how it is being done.

Mr. Wood: That was my bad choice of words. You are questioning the length of time, and that is a constraint that could perhaps be better addressed somehow or other; at least I interpret it that way.

I think they can be, but they have to be done in consultation with the other people on the other side. The folks who undertake these from a bureaucratic standpoint have one view point. To make it more acceptable to all communities, they need input from the other people — the science, the legal aspect, et cetera — to make it real and to have the support.

In any project, that is the key: Do we have the support of everyone in our communities to accomplish these things? If we can get the support through consultation and bringing in experts, then we will be successful.

Mr. Green: First, I agree that the environmental assessment process can easily get bogged down. I worked in that field during my career. I would suggest that the first approach is to look at administrative fixes to that process.

La consultation n'a pas été adéquate dans ce cas-ci. Dans notre esprit, cela ne fait absolument aucun doute, comme je l'ai déjà souligné.

Pour résumer les deux prochains points, vous avez demandé comment on allait se sortir de cette impasse et comment on allait surmonter les problèmes.

Lorsque j'ai exposé ma thèse, je vous ai expliqué que nous avions déjà établi en Ontario une période de préavis qui fonctionne. S'il y a un projet, chacun d'entre nous en est avisé. Si la loi fédérale régissant la navigation contenait une disposition semblable — si nous pouvions au moins être avisés —, cela pourrait résoudre certains problèmes. Nous n'obtenons pas d'avis actuellement.

Je sais que cela fonctionne parce que je le fais en Ontario. Peut-être que, dans le cas qui nous occupe, on fait fi d'un processus qui fonctionne dans d'autres administrations et qu'on pourrait mettre en œuvre pour contribuer à l'étape des consultations.

Cela vous paraît-il raisonnable?

Le sénateur Lang : C'est une suggestion.

M. Wood : C'était en réponse à la question sur la façon de surmonter ces choses. Votre dernière question portait sur les EE. Peut-être devriez-vous vous pencher sur le processus inhérent à l'EE plutôt que de tout simplement la condamner. Peut-être devriez-vous examiner le processus dans son ensemble.

Le sénateur Lang : Monsieur le président, j'aimerais préciser pour le compte rendu que je n'ai pas condamné l'évaluation environnementale. J'aimerais que ce point soit très clair. Je suis seulement préoccupé par la façon dont ce processus est mis en œuvre et la manière dont on fait les choses.

M. Wood : C'est moi qui ai mal choisi mes mots. Vous remettez en question la durée du processus, et on pourrait peut-être mieux composer avec cette contrainte d'une autre façon; c'est du moins mon interprétation.

Je crois que ces évaluations peuvent être faites en consultation avec les autres personnes, de l'autre côté de la barrière. Les gens qui entreprennent ces processus d'un point de vue administratif ont seulement une perspective. Pour que ces décisions soient plus acceptables pour toutes les collectivités, elles doivent refléter l'apport des autres intervenants — le point de vue scientifique, juridique, et cetera — pour ancrer la chose dans la réalité et pour obtenir du soutien.

Dans n'importe lequel projet, c'est la clé : avons-nous le soutien unanime de notre collectivité pour accomplir ces choses? Si nous pouvons obtenir le soutien au moyen de consultations et de témoignages d'experts, alors ce sera une réussite.

M. Green : Tout d'abord, je conviens du fait que ce processus d'évaluation environnementale peut facilement s'enliser. J'ai travaillé dans ce domaine au cours de ma carrière. J'avancerais que la première chose à faire serait d'envisager des solutions de rechange administratives qui pourraient remplacer ce processus.

Second, Mr. Osbaldeston said that they have a backlog of 2,500 projects. To my simple calculations, if 50 people each did one a week, you would clear out the backlog and, at least during this recession where you want to get infrastructure through, that would be helpful. Maybe it is 100 people; I do not know, but it does not seem that complicated.

Third, I do not know the details, but I have spoken to people in the construction industry about this, and they said that the engineering process generally takes longer than the assessment process in any event. That needs to be borne in mind.

Mr. Alexander: Senator Lang and Senator Banks made a comment about concern about the communication that has been put out there, and rightfully so. I will ensure that our communication to our membership is made available to the Senate so that they can see what was actually said.

I will give my personal assurances as president of our organization that I am not in the business of fear-mongering about changes to legislation. It does more harm than good to do what I would consider irresponsible advocacy, which is fear-mongering, et cetera. Our main concern and communication to our membership was specifically around the consultation process from the start. Senator Lang said that there needs to be common sense around those things. I fully agree. I am not against electricity. I use it every day.

In that train of thought — namely, common sense — to amend an act that deals with the fundamental right of navigation with a two-day notice to what I consider a constituency that is most impacted by the legislation, you will expect some blow-back from that type of process.

The Chair: Mr. Mattson, did you have a comment on that issue?

Mr. Mattson: It has been covered, chair. Thank you.

Senator Milne: I will follow through on what Senator Lang was commenting on because I am quite concerned that section 5.1(1) really does give this whole process to the executive branch. Therefore, these decisions will be made, as you say, behind closed doors; they will not be made out in the public. Additionally, the regulations will now be beyond the purview of Parliament. In this act, they will not come before the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. This is already law; this is what will happen. Therefore, I am greatly concerned that even the elected people will not be able to have a second look at these regulations.

Deuxièmement, M. Osbaldeston a déclaré qu'il y avait un arriéré de 2 500 projets. À la lumière de mes calculs simples, si 50 personnes faisaient une évaluation par semaine, cela résorberait l'arriéré et, à tout le moins, au cours de la présente récession, au moment où on veut mettre en œuvre des projets d'infrastructure, cela nous aiderait. C'est peut-être 100 personnes, je l'ignore, mais la chose ne semble pas si compliquée.

Troisièmement, je ne connais pas les détails, mais j'ai discuté de cet aspect avec des gens de l'industrie de la construction, et ils ont dit que, généralement, les travaux d'ingénierie prennent de toute façon plus de temps que l'évaluation environnementale. Il faut garder cela à l'esprit.

M. Alexander : Le sénateur Lang et le sénateur Banks se sont dit préoccupés par la façon dont l'information a été communiquée, et ils ont bien raison. Je veillerai à ce que le Sénat obtienne l'information que nous avons transmise à nos membres pour que les sénateurs puissent constater ce qui a effectivement été dit.

Je vous assure que, comme président de notre organisme, je n'ai pas l'habitude d'alarmer les gens à propos des modifications qu'on propose d'apporter à des lois. On fait plus de tort que de bien lorsqu'on défend une cause de façon irresponsable, en tenant des propos alarmistes, et cetera. Notre principale préoccupation et l'information que nous fournissons à nos membres concernent précisément le processus de consultation depuis le début. Le sénateur Lang a affirmé qu'on devait faire preuve de bon sens pour ce qui est de ce genre de choses. Je suis tout à fait d'accord. Je ne suis pas contre l'électricité. J'en consomme tous les jours.

Dans le même ordre d'idées — à savoir, le bon sens —, lorsqu'on décide de modifier une loi qui se rapporte au droit fondamental de navigation en n'avisant que deux jours à l'avance le groupe que je considère comme le plus touché par la loi en question, on doit s'attendre à ce que ce type de procédure suscite un certain mécontentement.

Le président : Monsieur Mattson, aviez-vous un commentaire à faire sur cet aspect?

M. Mattson : Le point a été soulevé, monsieur le président. Merci.

Le sénateur Milne : Je vais revenir à ce que disait le sénateur Lang parce que je crains que le paragraphe 5.1(1) réserve vraiment l'ensemble du processus au pouvoir exécutif. Par conséquent, ces décisions seront prises, comme vous le dites, à huis clos; elles ne feront pas l'objet d'une consultation du public. De plus, la réglementation échappe à partir de maintenant à la surveillance du Parlement. Pour ce projet de loi, le gouvernement ne se présentera pas devant le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Le projet a déjà force de loi; c'est ce qui se produira. Je suis donc très préoccupée par le fait que même les élus n'auront pas la possibilité d'examiner de nouveau cette réglementation.

Mr. Alexander: you said that you had a two-day notice; that included being given the whole package: You had to read it, digest it, consult your people in two days and come back with an answer.

Mr. Alexander: It was a phone call, followed up by an email inviting us to participate; that is correct.

Senator Milne: Did you never get the package?

Mr. Alexander: The email contained some information.

Senator Milne: I understand the Lake Ontario Waterkeeper had some advanced notice and some input. Mr. Green and Mr. Wood, were your organizations given the same two days?

Mr. Wood: Our problem for the original one is that we received notification by about two or three days, way back in the Transport Committee. However, it was a period of time where we simply could not respond.

Mr. Green: This organization came together when this whole thing was happening. Some people tried to get a chance to participate but could not. However, the Canadian Rivers Network is just a network of people who have heard about this and want to be able to dialogue and exchange ideas on it.

Senator Milne: Your antenna went up. Thank you. Are you at all in favour of any of the amendments in this act?

Ms. Tully: The one that has come up in previous sessions of this committee is the increase in penalties. It has been increased from \$5,000, which was not seen as an effective deterrent. That is maybe the one point where there is consensus.

Other than that, there is not much to be supportive of in terms of the procedural concerns and the concerns about how this act will be interpreted in the future.

Mr. Green: I think it is okay to be supportive of the intent to eliminate red tape, but I would stop there.

Mr. Alexander: I would echo that. The intent is noble and honourable and is an important one to look at. These things have to develop and move forward.

It is about what will happen on the ground in the next 20, 30 or 40 years as a result of these amendments; that scares us a great deal.

Mr. Wood: I have to think about that.

Senator Milne: I have one more question.

The Chair: I would like you to pursue the five-year review.

Senator Milne: That is the next part of my question.

Monsieur Alexander, vous avez dit que vous aviez reçu un préavis de deux jours; or, cet avis s'assortissait d'une documentation volumineuse : vous deviez lire l'information, l'assimiler, consulter vos membres en deux jours, puis revenir avec une réponse.

M. Alexander : On m'a téléphoné, puis j'ai reçu un courriel nous invitant à participer, c'est exact.

Le sénateur Milne : Vous n'avez jamais reçu l'ensemble des renseignements?

M. Alexander : Le courriel contenait quelques renseignements.

Le sénateur Milne : Je crois comprendre que le Lake Ontario Waterkeeper a reçu un préavis un peu plus long et davantage de renseignements. Monsieur Green et monsieur Wood, vos organismes respectifs ont-ils également reçu un préavis de deux jours?

M. Wood : Le problème, en ce qui concerne la première fois, c'est que nous avons été invités, à deux ou trois jours de préavis, à comparaître devant le comité des transports. Toutefois, c'était à une période où nous ne pouvions tout simplement pas donner suite à cette invitation.

M. Green : Ce groupe a été formé en réaction à toute cette situation. Certaines personnes ont essayé de participer à la consultation, mais elles n'ont pas pu. Mais le Canadian Rivers Network n'est qu'un regroupement de personnes qui ont entendu parler des modifications qui sont proposées et qui souhaitent dialoguer et échanger sur cette question.

Le sénateur Milne : Vos antennes se sont tout de suite dressées. Merci. Êtes-vous seulement en faveur de certaines des modifications que l'on a proposées d'apporter à la loi?

Mme Tully : Celle qu'on a fait ressortir lors des séances précédentes du comité est l'augmentation des pénalités. Auparavant, elles étaient de 5 000 \$, ce qui n'était pas considéré comme un moyen dissuasif efficace. C'est peut-être le seul point sur lequel il y a consensus.

À part cela, il n'y a pas beaucoup de choses que nous pouvons appuyer, car nous avons des réserves à l'égard de la procédure et de la façon dont cette loi sera interprétée dans l'avenir.

M. Green : Je crois qu'on peut soutenir l'intention d'éliminer les formalités administratives, mais je m'arrêtera là.

M. Alexander : Je me ferais l'écho de ce commentaire. L'intention est noble et honorable, et c'est un point important à prendre en considération. Ces choses doivent progresser et aller de l'avant.

Il s'agit de ce qui se passera sur le terrain dans les 20, 30 ou 40 prochaines années en conséquence de ces modifications; c'est ce qui nous inquiète énormément.

M. Wood : Je vais devoir y réfléchir.

Le sénateur Milne : J'aurais une autre question.

Le président : J'aimerais que vous abordiez la question de l'examen quinquennal.

Le sénateur Milne : C'est là où je voulais en venir.

At this point, we are doing a pre-five year review of this act. However, in the act itself, it says that we are mandated to do five-year review. Are you reassured by that? At this point, that will be our own effect — either that, or a change of government.

Mr. Wood: I have a concern. It is in our report. There are two aspects of that five-year review. Does that mean nothing can be reviewed for five years? In that case, there is a total demolition of everything of concern in those five years. It may be an opportunity for those who are not so “good” in terms of the environment.

The other aspect is that five years is a long period of time in the life of a river, or any other place, and I wonder about that length of review period. That is a concern of ours.

I would have rather seen some assurance that things would be happening during that period of time, so you would have something to review in five years that has not disappeared in those five years. Therefore, yes, it was a concern of ours.

Mr. Green: It is nice to know there is a review; that is better than not having a review. I agree with Mr. Wood that much can happen in five years. We will keep an eye on things in the hope that we can have a positive influence on that review.

Senator Milne: We were told by Mr. Osbaldeston, when the officials were here, that they do not have the workforce to do the job properly anyway. At this point, assessments are complaint-driven and in the future, it will have to be complaint-driven. What will be different?

Mr. Mattson: That is a good question, and it touches on the essential problem here. In our groups and the non-profits and the charities, we do not have the people power to do all this work either. Clearly, vested interests have a goal involved in getting these projects — the developers.

Therefore, it worries us when the government says that they do not have the resources to do their job. We gave the government that responsibility with the common-law right and the Navigable Water Protection Act statute 120 years ago.

It was not good for us to hear Mr. Osbaldeston, who is a great and brilliant man, tell us that he does not have the ability to give meaning and force to the Navigable Waters Protection Act. That was an admission of failure. Then to think that the solution to that is to put the burden on the public to stay notified, to come back in five years and attend these conferences and all of us stand up for whatever rivers and creeks we know about or someone complains about, is tantamount to losing that democratic right and process. It is a failure on the part of our government.

À l'heure actuelle, nous procédons à un préexamen quinquennal de cette loi. Toutefois, la loi en elle-même précise que nous devons effectuer un examen quinquennal de la loi. Cela vous rassure-t-il? À cette étape-ci, ce sera la seule incidence que le comité aura sur le processus, à moins qu'il n'y ait un changement de gouvernement.

M. Wood : J'ai des inquiétudes à cet égard. Nous en faisons mention dans notre rapport. Il y a deux problèmes liés à cet examen quinquennal. Cela signifie-t-il que rien ne pourra être examiné pendant cinq ans? Dans ce cas, on fait totalement abstraction de tout ce qui est préoccupant pendant ces cinq années. Les personnes qui n'ont pas l'environnement « à cœur » pourraient sauter sur une telle occasion.

L'autre aspect qui m'inquiète, c'est que cinq années représentent une longue période dans la vie d'une rivière ou de tout autre endroit, et je m'interroge quant à la fréquence de l'examen. Cet aspect nous préoccupe.

J'aurais préféré avoir l'assurance que des choses se produisent pendant la période quinquennale, de façon à ce que rien n'échappe au comité pendant ce laps de temps. Par conséquent, oui, cet aspect nous préoccupe.

M. Green : Il est rassurant de savoir qu'il y aura un examen; c'est mieux que de ne pas avoir d'examen du tout. Je suis d'accord avec M. Wood sur le fait que beaucoup de choses peuvent se produire en cinq ans. Nous surveillerons la situation de près en espérant que nous ayons une incidence positive sur l'examen.

Le sénateur Milne : Lorsque les fonctionnaires sont venus témoigner, M. Osbaldeston a affirmé que, de toute façon, le gouvernement ne dispose pas de l'effectif pour mener à bien ce travail. Actuellement, des évaluations ont lieu s'il y a des plaintes et, dans l'avenir, cela devra également être le cas. Quelle sera la différence?

M. Mattson : C'est une excellente question, et elle va au cœur du problème dans le cas présent. Nos groupes, les organismes sans but lucratif et les organismes caritatifs ne disposent également pas des ressources humaines qui leur permettraient d'accomplir tout ce travail. À l'évidence, certaines personnes ont intérêt à ce que ces projets se réalisent — les promoteurs.

Par conséquent, nous sommes inquiets lorsque le gouvernement affirme qu'il n'a pas les ressources nécessaires pour faire son travail. Il y a 120 ans, nous avons confié cette responsabilité au gouvernement en vertu du droit issu de la common law et de la Loi sur la protection des eaux navigables.

Il a été décevant pour nous d'entendre M. Osbaldeston, qui est un homme exceptionnel et brillant, nous dire qu'il n'a pas la capacité de donner du sens et du poids à la Loi sur la protection des eaux navigables. C'était un constat d'échec. Puis, le fait de penser que la solution consiste à contraindre le public à rester informé, à revenir dans cinq ans et à assister à ces séances où chacun de nous défendra les rivières et les ruisseaux qu'il connaît ou qui font l'objet de plaintes revient à perdre ce droit et ce processus démocratiques. Il s'agit d'un échec de notre gouvernement.

It is a telling point when Mr. Osbaldeston says that. Perhaps that might be part of the path to a solution to this problem.

Senator Milne: A final point, Mr. Green; I am your senator as I live in Peel County too. Where is this dam that was built in 1825 on the Credit River?

Mr. Green: It is in Georgetown.

Senator Milne: This is where our former colleague, a former member of Parliament, has a hydro dam across there, and he will not allow people to go around.

Mr. Green: It is his own private property. I understand that. I would not want people going through my backyard. I do not contest that.

Senator Milne: The problem is, for those of you who do not know, if you have to portage around a dam such as that, it is one concession road up, one concession road over and one concession road back to the river. It is a long portage, rather than a 15-foot lift over the dam.

Mr. Green: Senator, I would encourage you to join us on the Canoe the Credit event on May 24.

Senator Milne: My knees will not take canoeing anymore, unfortunately. I would have to send my son in his kayak.

Mr. Wood: Senator, ORCKA initiated the court case back in 1978 to deal with that particular issue. I was there at the time and one of the people who attended and witnessed this.

Senator Milne: That former MP was a strong conservationist, too — green all the way.

Mr. Wood: Yes, he was. Having been the northwest education supervisor for the Metro Toronto and Region Conservation Authority, I was in an awkward spot. The point is that it was grandfathered. It pre-existed, and we have to live with it now. All our paddlers have to go up and around. It did interrupt that waterway; it put an obstruction there that, in effect, divided it almost in two.

Picture this: You paddle downstream and come to a dam; you either walk the concession road — 1.8 miles for each one — or paddle all the way back up to get back out. That is some paddling.

The Chair: Start a little business and give them a hand.

Mr. Wood: Some people do down there.

Senator St. Germain: Most of what I wanted to ask has been asked and the comments have been made.

My father was a Metis trapper, and his economy disappeared in front of him because of drainage of swamps and sloughs and so on. I know what we are speaking about.

Les propos de M. Osbaldeston sont éloquents. Peut-être que cela pourrait constituer un pas vers une solution à ce problème.

Le sénateur Milne : Un dernier point, monsieur Green; je suis le sénateur qui vous représente, car je vis également dans le comté de Peel. Où se trouve le barrage qui a été construit en 1825 sur la rivière Credit?

M. Green : Il est à Georgetown.

Le sénateur Milne : C'est à cet endroit que notre ancien collègue, ex-parlementaire, a fait construire un barrage hydroélectrique, et il ne permet pas aux gens de s'en approcher.

M. Green : C'est sa propriété privée. Je comprends cela. Je ne voudrais pas non plus que des gens mettent les pieds sur mon terrain. Je ne conteste pas cela.

Le sénateur Milne : Le problème, pour ceux qui ne le sauraient pas, c'est que, si on doit faire du portage pour contourner un barrage semblable, on doit prendre un rang, puis un autre et encore une autre pour revenir à la rivière. Il faut faire un long portage plutôt que de soulever l'embarcation 15 pieds au-dessus du barrage.

M. Green : Madame le sénateur, je vous inviterais à vous joindre à nous pour participer à l'activité de canoë sur la rivière Credit qui aura lieu le 24 mai.

Le sénateur Milne : Malheureusement, mes genoux ne me permettent plus de faire du canoë. Je devrais envoyer mon fils et son kayak.

M. Wood : Madame le sénateur, l'ORCKA a porté cette affaire devant les tribunaux en 1978. J'étais là à l'époque, et je faisais partie des gens qui ont assisté à la procédure et qui en ont été témoins.

Le sénateur Milne : Cet ancien député était lui aussi un très grand défenseur de l'environnement — on ne peut plus vert.

M. Wood : Oui, c'est exact. Comme j'étais le responsable des services éducatifs du Nord-Ouest à l'Office de protection de la nature de Toronto et de la région, je me trouvais dans une position délicate. Le fait est qu'il s'agissait d'un droit acquis. Il existait avant, et nous devons maintenant composer avec cela. Tous les payeurs doivent contourner le barrage. Il obstrue ce cours d'eau; il constitue un obstacle qui, pour ainsi dire, sépare presque la rivière en deux.

Imaginez la scène : vous payez en aval et arrivez devant un barrage; vous pouvez soit passer par les rangs — soit 1,8 mille par rang — ou remonter la rivière en payant pour revenir au point de départ. C'est du sport.

Le président : Créez une petite entreprise et aidez-les.

M. Wood : C'est ce que certaines personnes font là-bas.

Le sénateur St. Germain : La plupart des questions que je voulais poser l'ont été, et j'ai entendu la plupart des commentaires que je souhaitais faire.

Mon père était un trappeur métis, et il a vu disparaître son moyen de subsistance en raison du drainage des marais, des marécages, et cetera. Je sais de quoi il retourne.

I am sorry that you took offence to what Senator Neufeld said, Mr. Green, because there is a difference. When you live on a ranch such as I have, you do not waste water; water is similar to gold.

In the city, my grandchildren stand in the shower for an hour. There is a big difference. If you do not recognize that difference, we are in deep trouble. If we do not change the situation in urban areas, we will not be able to live like we have been living. There will be deterioration.

I am concerned, as well. A practical aspect exists, and how do you square the circle?

My biggest concern is what Mr. Mattson brought up: the change from a right to a privilege. Lawyers are at the table. You made reference to the Kennedys; they virtually annihilated the United States with blacktop and so on, and then they want us to be their backyard.

Is this change of a right to a privilege that important? If you were to recommend changes that would change it back to a privilege, could you recommend to us how to do that and put it into the record?

The Chair: They say that it has gone from a right to a privilege.

Senator St. Germain: Okay, just the opposite.

Mr. Mattson: Yes; it would be simple. On the one hand, they could change the Canadian Environmental Assessment Act regulation that requires decisions made by the minister under the Navigable Waters Protection Act from having to undergo an environmental assessment.

I would not recommend that, but that would be the easiest way. It is still a right, and the minister has to make the decision and is responsible for exempting these projects. However, it does not need to undergo an environmental assessment because the regulation under the Canadian Environmental Assessment Act, which requires the environmental assessment, needs to be amended. Many decisions of ministers at the federal level are exempt from environmental assessments. That would be the easiest way.

Therefore, take section 5.1(1) out of the NWP; leave it with the elected representatives who exempt the citizen's right to navigate, and you have basically the opportunity to act — because of the economic problem, because of specific programs that the politicians believe have already been well documented and are in the public interest — and to let those go forward without the time period.

However, to take away the right — that people have the right and the minister has to take it away — is a whole different thing. We are a charity. We try to give meaning and force to laws. One of the most difficult things to do is to get into the senior management of government and understand what they are doing. They have so much to do, and we just cannot keep up with that.

Je suis désolé que les propos du sénateur Neufeld vous aient offensés, monsieur Green, car il y a une différence. Lorsqu'on vit sur un ranch comme je l'ai fait, on ne gaspille pas l'eau; l'eau est aussi précieuse que l'or.

En ville, mes petits-enfants restent sous la douche pendant une heure. La différence est énorme. Si on ne voit pas cette différence, nous avons de graves ennuis. Si nous ne changeons pas la situation dans les zones urbaines, nous ne pourrions plus vivre comme nous l'avons toujours fait. Il y aura une détérioration.

Je suis également préoccupé. Cette question comporte un aspect pratique, mais comment résoudre la quadrature du cercle?

Ce qui m'inquiète le plus, c'est le point que M. Mattson a soulevé : le fait que l'on passe d'un droit à un privilège. Les avocats sont prêts à négocier. Vous avez fait mention des Kennedys; ils ont asphalté pratiquement tout le territoire des États-Unis, et maintenant, ils veulent que le Canada soit leur jardin.

Le fait de remplacer un droit par un privilège est-il si important? Si vous deviez recommander des changements qui permettraient de revenir à un privilège, pourriez-vous nous suggérer une façon d'y parvenir pour qu'elle figure dans le compte rendu?

Le président : Ils soutiennent qu'on est passé d'un droit à un privilège.

Le sénateur St. Germain : Bien sûr, c'est le contraire.

M. Mattson : Oui, ce serait simple. D'une part, on pourrait modifier la disposition de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale qui prévoit que les décisions prises par le ministre aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Je ne recommanderais pas cette option, mais ce serait le moyen le plus facile. C'est toujours un droit, et le ministre doit prendre la décision, et c'est lui qui se charge d'exempter les projets des formalités administratives. Toutefois, la décision n'a pas besoin de faire l'objet d'une évaluation environnementale parce que la disposition de la Loi sur la protection des eaux navigables, celle qui exige la tenue d'une évaluation environnementale, doit être modifiée. Nombre de décisions prises par des ministres fédéraux ne s'accompagnent pas d'une évaluation environnementale. Ce serait le moyen le plus facile.

Par conséquent, enlevez le paragraphe 5.1(1) de la LPEN; si on laisse aux élus le soin de décider si le citoyen est privé de son droit de naviguer, on a essentiellement la possibilité d'agir — en raison de la crise économique ou parce que les programmes sont, selon les politiciens, déjà bien documentés et dans l'intérêt du public — et de laisser ces projets aller de l'avant sans qu'on ait à tenir compte du délai prévu.

Toutefois, le fait de priver des gens de leur droit — ils ont le droit, et le ministre doit le leur retirer — est une tout autre chose. Nous sommes un organisme caritatif. Nous essayons de donner du sens et du poids aux lois. L'une des choses les plus difficiles à faire, c'est de réussir à approcher les hauts fonctionnaires du gouvernement pour comprendre ce qu'ils font. Ils ont tellement de

Therefore, the idea that we would be able to be notified, or be on watch or do our due diligence on these projects that would be exempt, is not workable from the grassroots level. We do not have the workforce. We look to government to do that.

Ms. Tully: Mr. Mattson gave some specific recommendations about what could be done to rectify this. I want to address this issue of enjoying rivers and urban versus rural because I think I might come from a different perspective than the other people here.

My family are all dairy farmers, but I grew up in Oshawa. I do not speak from a place where I enjoyed Canada's rivers growing up. I did not get into a canoe until I was 22. I grew up in a place where I could not swim at the beach in Oshawa safely; I could not fish or paddle the Oshawa Creek, which used to be the Oshawa River.

I am not talking necessarily about protecting just the remote areas of Canada. I am talking about places such as the Don River, which is in the heart of Toronto, which is only navigable one day a year because of development decisions that have been made that can be fixed. Because of the changes to this legislation, I do not think I will ever see the Don River restored in the neighbourhood, in the community where I live. That is what I am talking about.

It will be considered a minor water because the right or ability to navigate has been lost. We are not just talking about protecting what we have left; we are talking about winning back what we have lost — places such as the Don River and the Humber River.

We are begging you to help us protect the urban areas where we live, not just the rural areas where other people live. I wanted to clarify that.

Senator Peterson: One of the major issues seems to be the definition of "navigable waters." The officials told us that one of the reasons they want to do this is to eliminate the backlog of applications and to stop the flow. It is not just a static thing; they have 2,500 now, but more come in each month. They also say that they have not developed a template or defined what that is. Do you think your group would be asked to be a part of that? Is there any chance of common ground here?

Mr. Green: Let me start by saying that that does not rectify the point that Mr. Mattson made so eloquently, that it changes it from a right to a privilege. Given that that has already happened, if we have a chance to define what our privilege is to be, that is something we would be interested in doing. It does not change the fact that the fundamental shift from a right to a privilege has occurred.

travail à faire, et nous ne pouvons tout simplement pas suivre la cadence. Par conséquent, l'idée selon laquelle nous serions en mesure de rester informés, d'assurer un suivi ou d'examiner très attentivement les projets qui feraient l'objet d'une exemption n'est pas réalisable à l'échelon communautaire. Nous n'avons pas l'effectif pour mener à bien cette tâche. Nous attendons du gouvernement qu'il s'acquitte de cette responsabilité.

Mme Tully : M. Mattson a formulé des recommandations précises sur les mesures qui pourraient être prises pour régler le problème. Je souhaite aborder la question de la possibilité de profiter des rivières et de la comparaison entre la ville et la campagne parce que je crois que j'ai peut-être grandi dans un milieu différent de celui qu'ont connu les autres personnes ici présentes.

Ma famille se compose de producteurs laitiers, mais j'ai grandi à Oshawa. Il ne s'agit pas d'un endroit où j'ai pu profiter des rivières du Canada pendant mon enfance. J'ai monté pour la première fois dans un canoë à l'âge de 22 ans. J'ai grandi dans un endroit où je ne pouvais pas me baigner en toute sécurité à la plage à Oshawa; je ne pouvais pas pêcher ni pagayer dans le ruisseau Oshawa, l'ancienne rivière Oshawa.

Je ne parle pas nécessairement de ne protéger que les cours d'eau des régions éloignées du Canada. Je parle d'endroits comme la rivière Don, qui est au cœur de Toronto et qui n'est navigable qu'un jour par année en raison de décisions en matière d'aménagement qui ne peuvent être modifiées. Compte tenu des changements qu'on entend apporter à la loi, je crois qu'on ne pourra plus jamais utiliser la rivière Don dans le quartier où j'habite. C'est de cela que je parle.

Cette rivière sera considérée comme un cours d'eau mineur, car le droit ou la possibilité d'y naviguer a été perdu. Nous parlons non seulement de protéger ce qui nous reste, mais également de regagner ce que nous avons perdu — des endroits comme la rivière Don et la rivière Humber.

Nous vous supplions de nous aider à protéger les milieux urbains où nous vivons, et non seulement les milieux ruraux où d'autres personnes vivent. Je voulais seulement clarifier ce point.

Le sénateur Peterson : L'une des principales préoccupations semble être la définition d'« eaux navigables ». Les fonctionnaires nous ont dit qu'ils souhaitaient apporter ces modifications entre autres pour éliminer le retard dans le traitement des demandes et pour stopper le flot de demandes. Il ne s'agit pas seulement d'un nombre statique : l'arriéré est actuellement de 2 500 demandes, mais ils en reçoivent davantage chaque mois. Ils ont également mentionné qu'ils n'avaient pas encore mis au point un modèle ni trouvé de définition. Croyez-vous que l'on demandera à votre groupe de participer à ce processus? Y a-t-il la moindre chance que l'on trouve un terrain d'entente?

M. Green : Laissez-moi d'abord vous dire que cela ne règle en rien la situation qu'a expliquée de façon si éloquente M. Mattson, soit le passage d'un droit à un privilège. Étant donné que les dés ont déjà été jetés, si nous avons la possibilité de définir en quoi consiste notre privilège, nous serions intéressés à le faire. Une telle démarche ne change toutefois rien au fait que, fondamentalement, nous sommes passés d'un droit à un privilège.

Senator Peterson: I understand that, but the bill has already passed. I am trying to help you along here as we move forward.

Mr. Green: you said that you understand that with navigable waters you have to build culverts and bridges where necessary. How would you define that? How big does this structure have to be? Do you sit in the canoe? Can you bend down or do you have to be standing up?

Mr. Green: You need to be able to paddle your canoe through it, and usually you sit when you paddle a canoe, although sometimes you crouch to get under a branch. That would be pretty straightforward.

Portage is a part of navigation. The portage is lost in the example I gave of the Credit River where the river is severed. If you do not look at it carefully and do not have the portage, then you start to slice up the public aqueous highways.

Senator Peterson: I asked because in Saskatchewan a mining company was required to build a structure large enough for a person to stand up in a canoe and go through. Is that reasonable?

Mr. Green: It might be, taking into consideration changing water levels.

Senator Peterson: That was a major structure, and they won an award for it because it was so elaborate.

Mr. Wood: Having been in that situation, if you are going through a culvert and you sit down, sometimes there is no flow, so how do you get your paddle over the side and push it through without standing up? I can tell you that the organization that Mr. Alexander represents has a whole discipline called poling where everyone stands in the canoe. That is a traditional style of paddling in New Brunswick and Nova Scotia.

I wanted you to understand that in many instances, even now, we teach poling as a discipline, so people are standing up.

Mr. Alexander: I have a comment on your question about common ground. On a definition, if we were to sit down and have an open, transparent discussion about such a definition, I have complete faith that we would be able to come to some common ground on the definition with my organization.

The Chair: You should keep in touch with the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. We are not elected representatives, but we are here and open-minded.

Senator Adams: We have many rivers and creeks in Nunavut. We are also concerned about navigable water. In the old days, we used the sun, the skies, the moon, the snow and the wind. That is what we used to do in the old days.

Le sénateur Peterson : Je comprends cela, mais le projet de loi a déjà été adopté. Je tente de vous aider pour la suite des choses.

Monsieur Green, vous dites comprendre que, dans le cas des eaux navigables, on doit construire des ponceaux et des ponts où c'est nécessaire. Comment définissez-vous ce genre de structures? Quelle taille doivent-elles avoir? Restez-vous assis dans le canoë? Pouvez-vous vous pencher ou devez-vous rester debout?

M. Green : On doit être capable de payer en passant sous ce type de structure, et, habituellement, on reste assis dans un canoë, quoique, parfois, on se penche pour éviter une branche. C'est plutôt simple.

Le portage fait partie de la navigation. Dans l'exemple que j'ai donné, la rivière Credit, il est impossible de faire du portage, car la rivière est bloquée. Si on n'accorde pas une attention particulière à cet aspect et qu'il est impossible de faire du portage, cela revient à scinder les grands cours d'eau publics.

Le sénateur Peterson : J'ai posé cette question parce que, en Saskatchewan, une société minière devait construire une structure assez large pour qu'une personne puisse se tenir debout dans un canoë et la traverser. Est-ce raisonnable?

M. Green : Il se peut bien, compte tenu de la fluctuation du niveau des eaux.

Le sénateur Peterson : Il s'agissait d'une structure importante, et cette société a remporté un prix parce qu'il s'agissait d'un ouvrage très bien conçu.

M. Wood : Comme j'ai déjà vécu ce genre de situation, je peux vous dire que, lorsqu'on passe sous un ponceau et qu'on reste assis, il n'y a parfois aucun courant, alors comment fait-on pour se pousser avec la pagaie sans se tenir debout? L'organisme que M. Alexander représente utilise une méthode appelée la poussée, où tous les payeurs se tiennent debout dans le canoë. Il s'agit d'une forme traditionnelle de payage qu'on utilise au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse.

Je voulais vous expliquer que, dans bien des cas, même dans le cas présent, nous enseignons la méthode de la poussée pour que les gens puissent se tenir debout.

M. Alexander : J'ai un commentaire à faire en ce qui concerne votre question qui portait sur le terrain d'entente. Pour ce qui est de la définition, si nous pouvions avoir une discussion ouverte et transparente au sujet de la définition, je suis persuadé que nous pourrions nous entendre sur une définition, du moins en ce qui concerne mon organisme.

Le président : Vous devriez rester en contact avec le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Nous ne sommes pas des élus, mais nous sommes à l'écoute et nous sommes ouverts d'esprit.

Le sénateur Adams : Le Nunavut compte un grand nombre de rivières et de ruisseaux. Nous nous préoccupons également des eaux navigables. Dans le passé, nous utilisions le soleil, le ciel, la lune, la neige et le vent. C'est ce que nous faisions dans le passé.

I have been involved with some of the construction. We have a short season up in the Arctic. It is the time of the year now and for another couple of months that construction will start, and they will build a road or something similar. We have to come to Ottawa to seek approval to build across a creek. Sometimes it takes two months to get the answer.

Where I live, between now and two more months, the rivers will start running and a large amount of water flows in the rivers in the spring time. Around September, there is no more flow. What can you do? If you are canoeing, sometimes rivers can go a different way. Which one will be navigable water? You want to go through a creek, but you could be end up going the wrong way because the one that you want to go on ran dry. Then you have to go down to another place or go through the lake to get into the other river again. I know you people are concerned.

My concern is for those who live in northern communities, or anywhere in Canada, especially where there are many mammals and people trapping near the creeks and so on. How will those people who trap mink, for example, be affected?

Also, people sometimes stop to fish when they are paddling on the river. If it is a place you cannot go anymore, how much are we able to reduce the number of fish if the creek is not a navigable river?

About four or five years ago here on the committee, we passed Bill C-5 related to species at risk. It came to us here in the committee. We passed that bill, and now we have polar bear hunters, big game hunters and the guiding community concerned. Now we have no more permits to bring polar bear hunters into the community. Now we have more polar bears than before, and the government has said that it is a species at risk because of climate change, and Americans are not coming anymore. The Americans have a policy on polar bear hunting, so they are not coming anymore. One polar bear for an Inuk guide hunter is worth about \$30,000. One community member said that, the year before, he had 11 big game hunters with polar bear licences.

The Chair: Senator Adams, I have a dilemma: You have been going for three minutes with no question. I do not think you have a question.

Senator Adams: I am talking about water, and people are hurt too. We have Mr. Wood teaching people in the Cree language as a guide. We have a mother tongue, too. I think that is a good thing.

Mr. Wood: I will address that, if you would like.

J'ai participé à certains des travaux de construction. La belle saison est courte dans l'Arctique. C'est à ce moment-ci de l'année que les travaux de construction commencent; cela durera deux ou trois mois, et on construira une route ou quelque chose de semblable. Nous devons venir à Ottawa pour obtenir l'approbation de construire une structure qui enjambe un ruisseau. Parfois, nous devons attendre deux mois avant d'obtenir une réponse.

Où je vis, pendant les deux prochains mois, les rivières commenceront à couler, et leur débit est très élevé au printemps. Vers septembre, il n'y a plus d'eau qui coule. Que peut-on faire? Si on fait du canoë, il arrive que des rivières prennent un autre cours. Lesquelles pourront être considérées comme des eaux navigables? On veut se rendre jusqu'à un ruisseau, mais on pourrait finir par aller dans le mauvais sens parce que le ruisseau qu'on souhaitait rejoindre s'est asséché. On doit alors se rendre à un autre endroit ou passer par le lac pour revenir à l'autre rivière. Je sais que vous êtes préoccupés.

Je m'inquiète pour ceux qui vivent dans des collectivités du Nord ou ailleurs au Canada, particulièrement aux endroits où se trouvent de nombreux mammifères et des personnes qui font du trappage près des ruisseaux et d'autres cours d'eau. Dans quelle mesure les personnes qui font du trappage de vison, par exemple, seront-elles touchées?

En outre, les gens s'arrêtent parfois pour pêcher lorsqu'ils pagaient dans la rivière. Or, si on ne peut plus utiliser un cours d'eau, si le ruisseau n'est plus considéré comme un cours d'eau navigable, jusqu'à quel point pouvons-nous réduire le nombre de poissons qui s'y trouvent?

Il y a environ quatre ou cinq ans, le comité a adopté le projet de loi C-5 qui portait sur les espèces en péril. Il avait été déposé au comité. Nous l'avons adopté, et, maintenant, les chasseurs d'ours polaires et de gros gibiers ainsi que l'ensemble des guides expriment des craintes. Maintenant, on ne délivre plus de permis pour attirer les chasseurs d'ours polaires dans la collectivité. Il y a maintenant plus d'ours polaires qu'auparavant, et le gouvernement soutient qu'il s'agit d'une espèce en péril en raison des changements climatiques, et les Américains ne viennent plus dans le Nord. Les États-Unis ont adopté une politique à l'égard de la chasse à l'ours polaire, de sorte que les Américains ne viennent plus. Pour un guide de chasse inuit, un ours polaire vaut environ 30 000 \$. L'un des guides a affirmé que, l'an dernier, il s'est occupé de 11 chasseurs de gros gibiers qui détenaient un permis de chasse à l'ours polaire.

Le président : Sénateur Adams, vous me voyez perplexe : vous parlez depuis trois minutes sans avoir posé de question. Je ne crois pas que vous ayez une question à poser.

Le sénateur Adams : Je parle de l'eau, et les gens en subissent également les conséquences. Dans le cadre de ses fonctions de guide, M. Wood enseigne aux gens en langue cri. Nous avons aussi une langue maternelle. Je crois que c'est une bonne chose.

M. Wood : Je vais répondre à cela, si vous le voulez bien.

We have a contact, Mr. Maheengun Shawanda, our Native person liaison working out of the Great Lakes Cultural Camps in Sault Ste. Marie. He has given us much input on behalf of the Native communities, Nishnawbe-Aski through to the Cree. His input is in our report here. He is quite concerned about the very people you were talking about because as we fish — and we do fish along those rivers — the fish are decreasing too. Not only that, but when you have to consult a table for mercury content before you can fish because you may be poisoning your clients, that is what I was referring to as a degradation of the water itself. I think that is also what you were referring to, senator; and, yes, we are sympathetic to that point.

Senator Sibbeston: I will take the same approach as Senator Adams: This is not so much a question as a statement. I find it good that organizations such as yours canoe the lakes and enjoy canoeing and the wilderness. It is as though you are in tune with Aboriginal people who did this as a way of life for centuries.

It is interesting in the sense that you enjoy canoeing and so forth. With the Native people who have done this for a living for so long, such as my grandfather and so forth, canoeing and using rivers as a way of life is hard work, especially going up the river. They used to track and pull canoes and scows up the rivers. I remember my uncle saying that when they got a two-horsepower outboard motor, they thought they were raising hell in the country. It was a big upgrade.

Native people now use technology to go into wilderness areas. Last summer, I had the privilege of going with my cousin, with a jet boat, up the Nahanni River. Therefore, now, maybe because we come from that pretty difficult way of life, we take on technology and use jet boats to go into areas that are really remote and difficult to get to. However, we see hundreds and maybe even thousands of people that come to the North to enjoy paddling, enjoy the rivers that we have there.

While many Native people respect and want that way of life to continue, others, particularly as kids get educated, want some development and job opportunities. Therefore, this conflict exists in the North where some people really want the North to remain the way it is, and others realize changes must occur and development is likely.

Some of us are in conflict with organizations, such as the Canadian Parks and Wilderness Society, CPAWS, who look at the North as a big park, and, if they had it their way, they would just have the whole North as a park where nothing is ever done.

Nous avons un intermédiaire autochtone, M. Maheengun Shawanda, qui travaille aux Great Lakes Cultural Camps, à Sault Ste. Marie. Il nous a donné beaucoup d'information au nom des collectivités autochtones, des Nishnawbe-Aski aux Cris. Ses commentaires figurent dans notre rapport. Il est plutôt inquiet au sujet des personnes dont vous parliez parce que nous avons constaté que, lorsque nous pêchons — et nous pêchons effectivement dans ces rivières —, les populations de poissons sont également en déclin. De plus, on doit consulter un tableau indiquant la teneur en mercure des poissons avant de les pêcher parce qu'on pourrait empoisonner les clients, et c'est ce à quoi je faisais allusion lorsque je parlais de la détérioration de la qualité de l'eau. Je crois que c'est également de cela que vous parliez, monsieur le sénateur, et, oui, nous sommes sensibles à cette question.

Le sénateur Sibbeston : Je vais recourir à la même approche que le sénateur Adams : il ne s'agit pas tant d'une question que d'une déclaration. Je trouve qu'il est bien que les membres d'organismes tels que le vôtre fassent du canoë sur les lacs et profitent de ce type d'activités et de la nature. Il semblerait que vous êtes au diapason des Autochtones qui ont pratiqué ce mode de vie pendant des siècles.

C'est intéressant, car vous aimez le canotage et tout ce qui est lié à cette activité. Pour les Autochtones qui utilisent depuis si longtemps ce type d'embarcation pour assurer leur subsistance, comme mon grand-père et ses ancêtres l'ont fait, naviguer les rivières en canoë est un mode de vie exigeant, surtout lorsqu'on remonte la rivière. Ils tiraient et poussaient les canoës et les chalands pour remonter les rivières. Je me souviens que mon oncle disait que, lorsqu'il a acheté un moteur hors-bord de deux chevaux, c'était toute une révolution. C'était une grande amélioration.

De nos jours, les Autochtones se servent de la technologie pour se rendre dans des endroits reculés. L'été dernier, j'ai eu le privilège de remonter la rivière Nahanni avec mon cousin sur un bateau à propulsion. Par conséquent, peut-être parce que nous avons eu par le passé un mode de vie très difficile, nous recourons à la technologie et utilisons des bateaux à propulsion pour nous rendre dans des endroits qui sont vraiment isolés, donc difficiles à atteindre. Toutefois, nous voyons des centaines et même des milliers de personnes qui viennent dans le Nord pour payer et profiter des rivières qui s'y trouvent.

Bien que nombre d'Autochtones respectent ce mode de vie et souhaitent qu'il se perpétue, d'autres, et plus particulièrement les jeunes qui sont plus instruits, veulent que les choses évoluent et qu'il y ait des possibilités d'emploi. Par conséquent, il y a un conflit dans le Nord, car certaines personnes souhaitent réellement que le Nord demeure tel qu'il a toujours été, alors que d'autres prennent conscience du fait que des changements doivent avoir lieu et que le progrès est probablement inévitable.

Certains d'entre nous sont en conflit avec des organismes, comme la Société pour la nature et les parcs du Canada, la SNAP, qui considèrent le Nord comme un grand parc, et, s'ils pouvaient faire comme ils l'entendent, ils feraient de tout le Nord un parc où

Then the question arises of what people do. How will Aboriginal people, particularly those who become educated, make a living? Some development is needed.

I totally respect your organizations. You are relevant for the South because the South needs people such as you. However, in the North, this is not an issue. Very little development has taken place, and all the rivers and creeks are still good. At the moment, where I live in Fort Simpson, Northwest Territories, the Mackenzie River and Liard River are on the verge of going out. Even the Nahanni is just beginning to go out. We feel fortunate that we have all of these.

Mr. Mattson: Thank you for those comments. The old Navigable Waters Protection Act had a process where the types of things you are speaking of and the types of processes to deal with those conflicts could be dealt with if it had been given meaning and force.

Let us use snowmobiling as an example. Up in the North, we have a new Moose river keeper, who is Cree. I spent three weeks up there in February. The only way to get around is on the rivers on your snowmobile. You cannot go through the woods; no roads exist. Therefore, if you build a dam, who will receive notice of when it will overflow or when they will let the water through? That has to get out to the people. Many of the trapping and hunting lines have been there for years. You have to get that information out. Is there someone out there who is at risk?

The old process let do you that. They had to notify the community — maybe in the paper — and they would perhaps say, “Hey, that is our old road. We only have water for two months of the year. We use that river as a very important link because we do not have roads.” If you are thinking of building a road, for example, or a causeway or a bridge or allow someone to portage, those were the types of issues your community would have input in under the old situation.

Now, you may not even know what is happening, and when it does happen, it might be too late. The CPAWS had their chance to speak in the old process. It did not mean they got their way, but they had the opportunity to participate, as did the community and everyone. Under the new process, you may not have that chance to really bring that local flavour to the debate.

The Chair: Thank you for that. Maybe you will be soon sending BlackBerrys to all those people.

Mr. Mattson: I am trying.

rien n’est transformé. Il convient alors de se demander ce que les gens peuvent faire. Comment les Autochtones, particulièrement ceux qui sont instruits, peuvent-ils gagner leur vie? Il doit y avoir des changements.

Je respecte tout à fait vos organismes. Votre mandat est pertinent dans le Sud parce que les gens d’ici ont besoin de gens tels que vous. Toutefois, dans le Nord, les préoccupations sont autres. Il y a très peu d’infrastructures, et les rivières et les ruisseaux sont toujours intacts. À l’heure actuelle, où je vis, à Fort Simpson, dans les Territoires du Nord-Ouest, la rivière Mackenzie et la rivière Liard sont sur le point de sortir de leur lit. Même la rivière Nahanni commence tout juste à déborder. Nous nous estimons chanceux d’avoir toutes ces ressources naturelles.

M. Mattson : Je vous remercie de ces commentaires. L’ancienne Loi sur la protection des eaux navigables prévoyait un mécanisme grâce auquel on aurait pu régler le type de chose dont vous parlez et recourir à divers processus pour résoudre ces conflits, du moins si on lui avait accordé du sens et du poids.

Prenons l’exemple des motoneiges. Dans le Nord, la rivière Moose a un nouveau gardien, qui est cri. J’ai passé trois semaines là-bas en février. La seule façon de se déplacer est de circuler à motoneige sur les rivières gelées. On ne peut passer à travers les bois; aucune route n’existe. Par conséquent, si on construisait un barrage, qui serait informé de la date à laquelle on inonderait les terres ou de celle à laquelle il serait mis en fonction? Ce genre de renseignement doit être communiqué aux gens. Nombre des zones de trappage et de chasse existent depuis des années. On doit diffuser ces renseignements. Y a-t-il des personnes qui courent un risque?

C’est ce que l’ancienne loi prévoyait. Le gouvernement devait aviser la population — peut-être dans les journaux —, et les personnes concernées pouvaient dire : « Hé, c’est notre vieille route. Les rivières ne coulent que deux mois par année. Nous considérons cette rivière comme une voie très importante parce que nous n’avons pas de route. » Lorsqu’on prévoit construire une route, par exemple, une chaussée ou un pont ou qu’on permet à une personne de faire du portage, la population en serait informée sous le régime de l’ancienne loi.

Maintenant, on pourrait ignorer totalement ce qui est en train de se produire, et, lorsque le projet se concrétise, il pourrait être trop tard. La SNAP avait la possibilité de s’exprimer dans le cadre de l’ancien processus. Cela ne signifie pas qu’elle avait toujours gain de cause, mais elle avait au moins l’occasion de participer à la démarche, tout comme la collectivité et la population en général. Dans le cadre du nouveau processus, il se pourrait bien que la population locale n’ait pas vraiment la possibilité d’avoir voix au chapitre.

Le président : Je vous remercie. Peut-être que vous enverrez bientôt des BlackBerry à toutes ces personnes.

M. Mattson : J’essaie.

The Chair: The next committee is agitating behind me. I still have one questioner left, but I would like to correct something. Earlier, I indicated that we are not elected; we are senators. However, a unique elected senator is here: Senator Brown. He has a question. Can you keep it pretty succinct?

Senator Brown: I think I can. Thanks for coming. The objections seem to be an objection by omission of what is not in the bill as opposed to what is. The bill is, after all, an act to protect navigable waters. We have 15 pages of things that a contractor or anyone else cannot do without either notice, or if they do them, they are subject to a much bigger penalty than under the old act. It was \$5,000. Now, it is \$50,000 per day.

I just wanted to point out that it seems, when you ask for something to be done by the minister, I do not know of a minister in the government that could handle this by himself. Senator Neufeld pointed out that British Columbia has 300,000 streams. I do not know how many this entire country has. It is incredible to think about how many there might be. I do not know how many construction projects will go on, either.

However, the system we had before was to act when a complaint was received, and I assume that is the way this one is now. I cannot imagine that every complaint will go directly to the minister. Many bureaucrats underneath the minister would be assigned to decide whether this should go to the minister.

If you do not get redress at the bureaucrat level, I would imagine there should be some way, or would be some way, to pass it up to the minister. Do you agree?

Mr. Mattson: Senator Brown, it is a good question. Does the minister or his staff have the resources to give the old act its meaning and force, or did they need this change because they were overwhelmed? However, that was never the reason given to change it because clearly they could have changed the Canadian Environmental Assessment Act to do that, to take many of those responsibilities and exempt some of these projects.

The act had worked, and every community, if their water flows would be changed — they would get more or less flow, they could not paddle up it, et cetera — each and every time, that community had the right to speak to the government that would give that right away to someone else to do something to their community. It is the responsibility of the federal government to ensure that law is given meaning and force.

As a federal government, we really need to ensure our systems have those rights and that these are worked out in the best interests of everyone and that those rights are protected.

Le président : Le prochain comité s'impatiente derrière moi. Il reste encore un autre intervenant, mais j'aimerais d'abord apporter une précision. Plus tôt, j'ai affirmé que nous n'étions pas élus; nous sommes des sénateurs. Toutefois, il y a un sénateur élu ici : le sénateur Brown. Il a une question à poser. Pourriez-vous être bref?

Le sénateur Brown : Je crois bien. Je vous remercie d'être venus. Les objections semblent porter sur ce qui est absent du projet de loi par rapport à ce qui y figure. Le projet de loi est, après tout, une loi sur la protection des eaux navigables. Une quinzaine de pages précisent ce qu'un entrepreneur ou qui que ce soit d'autre ne peut construire sans en aviser la population, et, si une personne réalise tout de même son projet, elle encourt une pénalité beaucoup plus élevée que celle qui était prévue dans l'ancienne loi. Avant, la pénalité était de 5 000 \$; maintenant, elle est de 50 000 \$ par jour.

Je voulais simplement souligner que, lorsque vous demandez que le ministre accomplisse une tâche en particulier, je ne connais aucun ministre du gouvernement qui pourrait effectuer seul ce travail. Le sénateur Neufeld a fait remarquer que la Colombie-Britannique compte 300 000 cours d'eau. J'ignore combien il y en a dans l'ensemble du pays. Il est stupéfiant de penser à combien il pourrait y en avoir. J'ignore également combien de projets de construction verront le jour.

Toutefois, le mécanisme qui existait avant consistait à agir lorsqu'une plainte était déposée, et je présume qu'il en sera de même sous le régime de la nouvelle loi. Je ne peux imaginer que chacune des plaintes sera adressée directement au ministre. Nombre de fonctionnaires qui relèvent du ministre se chargeraient de décider laquelle doit être transmise au ministre.

Si on n'obtenait pas gain de cause à l'échelon des fonctionnaires, je suppose qu'il faudrait qu'il y ait une façon, ou qu'on prévoirait une façon, de transmettre la plainte au ministre. Ne croyez-vous pas?

M. Mattson : Sénateur Brown, c'est une excellente question. Le ministre ou son personnel dispose-t-il de suffisamment de ressources pour donner sens et poids à l'ancienne loi, ou avait-il besoin de ses modifications parce qu'il était débordé? Toutefois, on n'a jamais invoqué ce motif pour justifier les changements apportés, car, à l'évidence, on aurait pu modifier la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale pour parvenir aux mêmes résultats, prendre nombre de ces responsabilités et prévoir des exemptions pour certains de ces projets.

La loi fonctionnait, et chacune des collectivités, si on prévoyait modifier le débit d'eau — il y aurait une augmentation ou une diminution du débit, on ne pourrait pas remonter la rivière en canoë, et cetera —, chaque fois, la collectivité avait le droit de s'adresser au gouvernement qui entendait céder à un tiers le droit de réaliser un projet dans la collectivité en question. Il est de la responsabilité du gouvernement fédéral de faire en sorte que la loi soit appliquée.

Le gouvernement fédéral doit réellement veiller à ce que les mécanismes en place prévoient de tels droits, à ce que ces mécanismes soient utilisés dans l'intérêt supérieur de tous et à ce que ces droits soient protégés.

That will not happen in the new act. It is as clear as section 5.1(1) says, that the decisions can be made without going to those people. That is new. That is not something that any other Western nation that we can find has. It is a power completely given to the executive committee, and we will stand alone in democracies who have taken away that right to navigate. That is why we are so irritated and why we are here today speaking on behalf of our constituents.

Senator Brown: Under the old act, the maximum penalty was \$5,000. Now, it is \$50,000 per day. Under the \$5,000 penalty, anyone who wanted to obstruct or construct on the old streams could do so. I do not know how the Don River got to be non-navigable, but I imagine the penalty was \$5,000.

The Chair: You have heard Senator Brown's question. Ms. Tully, could you perhaps send us the response through the clerk? I really have to thank you very much. Two of our star questioners are not even here this morning, and we have gone right to the limit. Thank you very much. You can see that we are engaged in your debate.

(The committee adjourned.)

Or, cela ne se produira pas dans le cadre de la nouvelle loi. Comme le mentionne clairement le paragraphe 5.1(1), les décisions pourront être prises sans que l'on soit tenu de consulter la population. Voilà qui est nouveau. Aucun autre pays occidental ne fonctionne de cette façon. Les décisions relèveront entièrement du pouvoir exécutif, et le Canada sera la seule démocratie à avoir retiré le droit de navigation. Voilà pourquoi nous sommes si contrariés, et voilà pourquoi nous sommes venus ici aujourd'hui pour parler au nom de nos membres.

Le sénateur Brown : L'ancienne loi prévoyait une pénalité maximale de 5 000 \$. Maintenant, la pénalité est de 50 000 \$ par jour. Lorsque la pénalité était de 5 000 \$, quiconque souhaitait obstruer un cours d'eau ou y construire une structure le pouvait. J'ignore comment la rivière Don en est venue à être non navigable, mais je présume que l'auteur du projet s'est vu infliger une pénalité de 5 000 \$.

Le président : Vous avez entendu la question du sénateur Brown. Madame Tully, pourriez-vous faire parvenir la réponse à la greffière? Je tiens réellement à vous remercier. Deux de nos principaux intervenants ne sont même pas ici ce matin, et nous avons dépassé le temps prévu. Je vous remercie beaucoup. Vous pouvez constater que nous nous soucions de la cause que vous défendez.

(La séance est levée.)

Tuesday, May 5, 2009

Transport Canada:

David Osbaldeston, Manager, Navigable Waters Protection Program;

Donald Roussel, Director General, Marine Safety.

Tuesday, May 7, 2009

Canadian Rivers Network:

Phil Green, Director.

Middle Canada:

Richard Alexander, President.

Lake Ontario Waterkeeper:

Mark Mattson, President;

Krystyn Tully, Vice President.

Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association:

Jim Wood, Vice-President, Corporate Development.

Le mardi 5 mai 2009

Transports Canada:

David Osbaldeston, gestionnaire, Programme de la protection des eaux navigables;

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.

Le jeudi 7 mai 2009

Canadian Rivers Network:

Phil Green, directeur.

Pagaie Canada:

Richard Alexander, président.

Lake Ontario Waterkeeper:

Mark Mattson, président;

Krystyn Tully, vice-présidente.

Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association:

Jim Wood, vice-président, Développement organisationnel.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Tuesday, May 5, 2009

Brian Jean, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of
Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Tuesday, April 28, 2009

Sierra Club of Canada:

Stephen Hazell, Executive Director.

Canadian Parks and Wilderness Society:

Jay Morrison, Chair, Right to Paddle Campaign.

Canadian Wildlife Federation:

Terri-Lee Reid, Conservation Researcher;

Leigh Edgar, Conservation Researcher.

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

Le mardi 5 mai 2009

Brian Jean, député, secrétaire parlementaire du ministre de
Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mardi 28 avril 2009

Club Sierra du Canada:

Stephen Hazell, directeur général.

Société pour la nature et les parcs du Canada:

Jay Morrison, président, Campagne Right to Paddle.

Fédération canadienne de la faune:

Terri-Lee Reid, chercheuse en conservation;

Leigh Edgar, chercheur en conservation.

(Suite à la page précédente)





Second Session
Fortieth Parliament, 2009

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Energy, the Environment and Natural Resources

Chair:

The Honourable W. DAVID ANGUS

Tuesday, May 12, 2009
Thursday, May 14, 2009

Issue No. 6

Fifth and sixth meetings on:

Elements contained in Bill C-10, the Budget
Implementation Act, 2009 dealing with the Navigable
Waters Protection Act (Part 7)

INCLUDING:

THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE
(With Respect, Canada's North)

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Président :

L'honorable W. DAVID ANGUS

Le mardi 12 mai 2009
Le jeudi 14 mai 2009

Fascicule n° 6

Cinquième et sixième réunions concernant :

Les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution
du budget de 2009, concernant la Loi sur la protection
des eaux navigables (partie 7)

Y COMPRIS :

LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le Nord canadien : à traiter avec respect)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable W. David Angus, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(or Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, P.C.
* LeBreton, P.C.	Sibbeston
(or Comeau)	Spivak

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator St. Germain, P.C. substituted for the Honourable Senator Raine (*May 14, 2009*).

The Honourable Senator Lang substituted for the Honourable Senator Dickson (*May 14, 2009*).

The Honourable Senator Raine substituted for the Honourable Senator St. Germain, P.C. (*May 13, 2009*).

The Honourable Senator Dickson substituted for the Honourable Senator Lang (*May 13, 2009*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable W. David Angus

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(ou Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, C.P.
* LeBreton, C.P.	Sibbeston
(ou Comeau)	Spivak

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications dans la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) de Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur St. Germain C.P. remplace l'honorable sénateur Raine (*le 14 mai 2009*).

L'honorable sénateur Lang remplace l'honorable sénateur Dickson (*le 14 mai 2009*).

L'honorable sénateur Raine remplace l'honorable sénateur St. Germain, C.P. (*le 13 mai 2009*).

L'honorable sénateur Dickson remplace l'honorable sénateur Lang (*le 13 mai 2009*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 12, 2009
(12)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 5:18 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Peterson, St. Germain, P.C., Sibbeston and Spivak (9).

Other senators present: The Honourable Senators McCoy and Brown (2).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee continued its examination of those elements of Bill C-10 dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Watershed Watch Salmon Society:

Aaron Hill, Ecologist.

Transportation Alberta:

Ron Middleton, Director, Environmental Management Services.

Assembly of First Nations:

Bob Watts, Chief Executive Officer;

Stuart Wuttke, Acting Director, Environmental Stewardship.

Association of Iroquois and Allied Indians:

Deputy Grand Chief Chris McCormick.

Nishnawbe Aski Nation:

Terry Wilson, Forestry Coordinator.

The chair made an opening statement.

The Honourable Senator Milne made a statement.

Mr. Hill made a statement and answered questions.

Mr. Middleton made a statement and answered questions.

At 7:03 p.m. the committee suspended.

At 7:07 p.m. the committee resumed.

The chair made a statement.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 12 mai 2009
(12)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 18, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Angus, Banks, Lang, Milne, Mitchell, Peterson, St. Germain, C.P., Sibbeston et Spivak (9).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs McCoy et Brown (2).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit son examen des éléments du projet de loi C-10 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7). (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Watershed Watch Salmon Society :

Aaron Hill, écologue.

Ministère des Transports de l'Alberta :

Ron Middleton, directeur, Services de la gestion environnementale.

Assemblée des Premières Nations :

Bob Watts, chef de la direction;

Stuart Wuttke, directeur par intérim, Gestion de l'environnement.

Association of Iroquois and Allied Indians :

Chris McCormick, grand chef adjoint.

Nation Nishnawbe Aski :

Terry Wilson, coordonnateur, Foresterie.

Le président fait une déclaration.

L'honorable sénateur Milne fait une déclaration.

M. Hill fait une déclaration, puis répond aux questions.

M Middleton fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 20 h 3, le comité suspend ses travaux.

À 20 h 7, le comité reprend ses travaux.

Le président fait une déclaration.

Mr. McCormick, Mr. Watts and Mr. Wilson each made a statement and, together with Mr. Wuttke, answered questions.

At 8:30 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 14 2009
(13)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, 8:08 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Dickson, Merchant, Milne, Mitchell, Peterson, Raine and Sibbeston (10).

Other senator present: The Honourable Senator Brown (1).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee continued its examination of those elements of Bill C-10 dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Canadian Energy Pipeline Association:

Brenda Kenny, President;

Jeff Angel, Vice-President, External Relations.

Canadian Association of Petroleum Producers:

Peter Miller, Counsel, Law Department, Imperial Oil Resources.

Federation of Canadian Municipalities:

David Marit, President, Saskatchewan Association of Rural Municipalities;

Susan Irwin, Policy Advisor.

University of Ottawa — Ecojustice Environmental Law Clinic:

William Amos, Staff Counsel;

Yolande Saito, Research Assistant.

The chair made a statement.

Ms. Kenny, Mr. Miller and Mr. Marit each made a statement and together answered questions.

At 9:36 a.m., the committee suspended.

At 9:41 a.m., the committee resumed.

MM. McCormick, Watts et Wilson font une déclaration, puis avec l'aide de M. Wuttke, répondent aux questions.

À 20 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 14 mai 2009
(13)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 8, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Dickson, Merchant, Milne, Mitchell, Peterson, Raine et Sibbeston (10).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Brown (1).

Également présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit son examen des éléments du projet de loi C-10 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7). (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Association canadienne de pipelines d'énergie :

Brenda Kenny, présidente;

Jeff Angel, vice-président, Relations extérieures.

Association canadienne des producteurs pétroliers :

Peter Miller, avocat, Section du droit, Pétrolière Impériale Ressources Limitée.

Fédération canadienne des municipalités :

David Marit, président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities;

Susan Irwin, conseillère en politiques.

Université d'Ottawa — Clinique de droit de l'environnement :

William Amos, conseiller juridique;

Yolande Saito, assistante à la recherche.

Le président fait une déclaration.

Mme Kenny et MM. Miller et Marit font une déclaration, puis répondent ensemble aux questions.

À 9 h 36, le comité suspend ses travaux.

À 9 h 41, le comité reprend ses travaux.

Mr. Amos made a statement and, together with Ms. Saito, answered questions.

At 10:11 a.m., the committee suspended.

At 10:12 a.m., the committee resumed.

Pursuant to rule 92(2), it was agreed that the committee proceed in camera to consider its future agenda and that senators' staff be authorized to remain during the in camera portion of the meeting.

At 10:19 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

M. Amos fait une déclaration, puis avec l'aide de Mme Saito, répond aux questions.

À 10 h 11, le comité suspend ses travaux.

À 10 h 12, le comité reprend ses travaux.

Conformément à l'article 92(2) du Règlement, il est convenu que le comité se réunisse à huis clos pour discuter des travaux futurs du comité. Le personnel des sénateurs est autorisé à rester pendant le huis clos.

À 10 h 19, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, May 13, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to table its

SIXTH REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on Tuesday, March 3 2009, to examine and report on emerging issues related to its mandate, now tables a report entitled "With Respect, Canada's North".

Respectfully submitted,

Le président,

W. DAVID ANGUS

Chair

(Text of the report appears following the evidence)

RAPPORT DU COMITÉ

Le mercredi 13 mai 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de déposer son

SIXIÈME RAPPORT

Votre comité, autorisé par le Sénat le mardi 3 mars 2009 à étudier, afin d'en faire rapport, sur de nouvelles questions concernant son mandat, dépose maintenant un rapport intitulé « Le Nord canadien : à traiter avec respect ».

Respectueusement soumis,

(Text of the report appears following the evidence)

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 12, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5 p.m. to examine the elements contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009, dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

The Chair: I call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Colleagues, I welcome you this afternoon. I also welcome members of the public who are here in the committee room with us, as well as those who will be following our proceedings on the CPAC network and on the World Wide Web.

I am Senator Angus from Quebec, and I am Chair of the committee. To my right is Senator Mitchell, Deputy Chair of the committee. Going down to my right is Senator Banks, Senator Brown and Senator Lang. To my left is Senator Milne, Senator Peterson, Senator Sibbeston and our favourite senator, Senator Spivak, who will not be with us for all that long.

I would like to welcome Mr. Aaron Hill of the Watershed Watch Salmon Society. As you know, and as I will elaborate briefly for our listeners, this is a continuing study of those aspects of Bill C-10, the Budget Implementation Act — which is now law — that deal with the Navigable Waters Protection Act and amendments thereto in Part 7 which were referred to this committee for study and review. We are to report back with our comments by no later than June 11. We have heard substantial evidence to date and we still have more hearings scheduled. You have agreed to come on behalf of the organization you represent.

This witness organization was recommended to us by Senator McCoy, who could not immediately be with us this afternoon but who may join us later.

I believe you have provided us with a document.

Aaron Hill, Ecologist, Watershed Watch Salmon Society: Yes. I provided you with a submission a couple of days ago.

The Chair: We have other nice things here: Your business card, a pamphlet about saving British Columbian rivers, and so forth.

Mr. Hill: Yes.

The Chair: As I said, welcome. We will be listening intently when you give your statement and then we will have questions for you.

Senator Milne has asked to bring a point to our attention, which arises out of our last discussion. I think it will be interesting to hear what she has to say.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 12 mai 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 17 heures pour étudier les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

Le président : Je déclare ouverte la présente séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Chers collègues, je vous souhaite la bienvenue cet après-midi. Je souhaite également la bienvenue aux membres du public qui sont présents dans la salle ou qui assistent à nos travaux par le truchement de la Chaîne parlementaire canadienne ou du Web.

Je suis le sénateur Angus, du Québec; je préside les travaux du comité. À ma droite, vous voyez le sénateur Mitchell, vice-président du comité. En continuant à ma droite, il y a le sénateur Banks, le sénateur Brown et le sénateur Lang. À ma gauche, vous voyez le sénateur Milne, le sénateur Peterson, le sénateur Sibbeston et — c'est notre sénateur préféré — le sénateur Spivak, qui ne restera pas parmi nous très longtemps.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Aaron Hill, de la Watershed Watch Salmon Society. Comme vous le savez, et j'expliquerai cela pour ceux qui nous écoutent, nous poursuivons notre étude des aspects du projet de loi C-10, la Loi d'exécution du budget — qui a été adopté — ayant trait à la Loi sur la protection des eaux navigables et aux modifications figurant dans la partie 7 de la loi en question. Cela a été renvoyé à notre comité pour étude. Nous devons remettre nos observations à ce sujet au plus tard le 11 juin. Nous avons entendu quantité de témoignages jusqu'à maintenant; d'autres audiences sont prévues au calendrier. Vous avez accepté de venir témoigner au nom de l'organisme que vous représentez.

Nous avons invité l'organisme en question à témoigner sur la recommandation du sénateur McCoy, qui ne pouvait être là en après-midi, mais qui se joindra peut-être à nous plus tard.

Je crois que vous nous avez remis un document.

Aaron Hill, écologue, Watershed Watch Salmon Society : Oui. Je vous ai transmis un mémoire il y a quelques jours de cela.

Le président : Nous avons reçu aussi d'autres jolis documents : votre carte de visite, un dépliant pour sauver les rivières de la Colombie-Britannique et ainsi de suite.

M. Hill : Oui.

Le président : Comme je l'ai dit, bienvenue parmi nous. Nous allons écouter votre exposé avec attention, puis nous vous poserons des questions.

Le sénateur Milne a demandé de porter à votre attention une question qui découle de notre plus récente discussion. Je crois qu'il sera intéressant d'entendre ce qu'elle a à dire.

Senator Milne: At our last meeting, we had a gentleman before us who said that the Credit River, which runs through the area that I represent in Ontario, is divided in half, as far as navigation is concerned. There is a dam across it that the landowner does not allow the canoeists or paddlers to portage around; they must go around by road, which is quite a long stretch. I have discovered that that is because the landowner there has something called "mill privilege." This is a common law property right that is attached to a mill and it originated, apparently, in the early Industrial Age in England, where water power was so significant in powering mills and every kind of early industry that there was.

It is carefully calculated to various sites where there is a possibility for a mill. Apparently, although the landowner usually has no absolute control over access, sale or use of the water, one very significant exception exists, thereby conferring absolute power on a few riparian landowners — that is landowners on both shores of the body of water — and this was a mill privilege. A riparian landowner could receive a right to dam a stream to turn a mill wheel. This is something that has existed through common law and still exists in Canada. Anyone who has it guards it carefully.

One of the headwater streams that feed into the Credit River is called Shaw's Creek. In the little town of Alton in northern Peel County, there are nine mill privileges on that stream as it goes through the small town.

The Chair: In that one area alone.

Senator Milne: There are about nine dams on that stream, too. This comes from the 1800s. It is pre-existing.

Senator Banks: Would you read again what you said about those rights "may" be obtained? If so, do we know by what means they would be obtained? Does one apply for this instance or is it automatic?

Senator Milne: Do you want me to read the whole thing or will I just copy this out and give it to you?

Senator Banks: Just read the part where you said "may."

The Chair: If you could send it around to us later, that would be helpful also.

Senator Milne: A riparian landowner could receive a right to dam a stream to turn a mill wheel. Once they have it, they have it.

Senator Banks: Do we know how they would get it, and from whom?

Senator Milne: Whenever they wanted to put in a dam, they would have to apply.

The Chair: To whom?

Le sénateur Milne : À notre plus récente réunion, un monsieur est venu nous dire que la rivière Credit, qui traverse la région que je représente en Ontario, est divisée en deux du point de vue de la navigation. Le propriétaire foncier ne permet pas aux canoteurs ou payeurs d'y faire du portage pour contourner le barrage qui s'y trouve; les gens doivent faire le détour par la route, ce qui est très long. J'ai découvert que c'est parce que le propriétaire y jouit d'un privilège accordé anciennement au meunier, le « mill privilege ». En common law, c'est un droit de propriété rattaché à un moulin qui, apparemment, remonte à la première époque de l'ère industrielle en Angleterre. À ce moment-là, il était extrêmement important de pouvoir harnacher la force hydraulique pour faire tourner les moulins et autres instruments de la première époque de l'industrie.

Il est établi soigneusement en rapport avec divers sites où il est possible d'aménager un moulin. Apparemment, même si le propriétaire foncier n'exerce habituellement pas un contrôle absolu sur l'accès à l'eau ou encore son utilisation ou sa vente, il existe une exception très importante qui confère un pouvoir absolu aux quelques propriétaires riverains — ceux qui possèdent les terres des deux côtés d'un cours d'eau. C'est le « mill privilege ». Le propriétaire riverain pouvait se voir accorder le droit de construire un barrage pour alimenter un moulin. C'est une notion qui existe depuis toujours en common law et qui existe encore aujourd'hui au Canada. Quiconque jouit d'un tel droit le préserve jalousement.

Parmi les cours d'eau en amont de la rivière Credit, il y a le ruisseau Shaw. À Alton, petite ville du nord du comté de Peel, neuf privilèges sont ainsi rattachés au ruisseau qui traverse la bourgade.

Le président : Dans ce seul secteur-là?

Le sénateur Milne : Il y a également neuf barrages qui sont aménagés sur ce ruisseau-là. Cela remonte aux années 1800. Ce sont des éléments préexistants.

Le sénateur Banks : Pourriez-vous répéter le passage où vous parlez des droits qui pourraient être ainsi accordés? Dans quelles circonstances seraient-ils accordés? Faut-il en faire la demande ou est-ce accordé d'office?

Le sénateur Milne : Voulez-vous que je lise le passage en entier ou dois-je vous donner simplement le bout recherché?

Le sénateur Banks : Lisez simplement la partie où il est question du droit qui peut être accordé.

Le président : Si vous pouvez faire circuler le passage plus tard, ce serait utile aussi?

Le sénateur Milne : Un propriétaire riverain peut se voir accorder le droit de construire un barrage sur un cours d'eau pour alimenter un moulin. Une fois acquis, le droit demeure.

Le sénateur Banks : Savons-nous comment les gens obtenaient ce droit-là, qui l'accordait?

Le sénateur Milne : Chaque fois qu'il voulait construire un barrage, il devait présenter une demande.

Le président : À qui?

Senator Banks: Would it be the county or the Department of Fisheries?

Senator Milne: Maybe, or maybe just build it. In this particular case, when it was built originally in 1825, it was a wooden dam and it is now concrete.

The Chair: This landowner in question, you have informed us, is a former member of Parliament, with a great interest in the environment.

Senator Milne: He is also generating electricity, a “run-of-river” set-up from that dam, and I expect maybe he has had some damage done.

The Chair: To his property.

Senator Milne: To his property, and perhaps safety concerns about the run-of-river installation, too.

The Chair: For anyone who wants to know his identity, what is the name of the riding?

Senator Milne: I think it is Halton County. Anyway, the dam is in Georgetown.

The Chair: Having said that, thank you, Senator Milne. It is rather quaint, in a sense. You will not probably see it in Quebec, for example.

Senator Milne: Yes. Some of the examples I found on Google were in New Brunswick and one was in Quebec.

The Chair: We do not have the common law. I see some more senators here, including one whose name was mentioned in dispatches, Senator McCoy.

I have just pointed out to our colleagues that this witness is from an organization that you recommended to us as being in a position to edify us even further on this subject.

Without further ado, Mr. Hill, please proceed.

Mr. Hill: Thank you, Mr. Chair and honourable senators, for allowing me to appear before this committee today. I am in the place of Dr. Craig Orr, the executive director of Watershed Watch, who was not able to get out of previous engagements to come here.

I am an ecologist with Watershed Watch, which is a federally registered charity. I work primarily on issues relating to conservation and management of salmon and trout populations and their habitats in British Columbia. I also work a lot on issues of sustainability of renewable energy development.

My testimony today stems from the importance of the Navigable Waters Protection Act as a key trigger for Canadian Environmental Assessment Act screenings, and the worrying nature of what we perceive as a general trend toward environmental deregulation in British Columbia. I will be

Le sénateur Banks : Le comté ou le ministère des Pêches?

Le sénateur Milne : Peut-être ou il suffisait peut-être de simplement construire l'ouvrage. Dans ce cas particulier, au moment de la construction initiale en 1825, c'était un barrage en bois. Aujourd'hui, il est en béton.

Le président : Le propriétaire foncier en question, vous nous l'avez dit, est un ancien député qui s'intéresse beaucoup à l'environnement.

Le sénateur Milne : Qui produit de l'électricité, grâce à une « installation au fil de l'eau » qui comprend notamment ce barrage-là, et je soupçonne qu'il y a eu certains dégâts.

Le président : Sur sa propriété.

Le sénateur Milne : Sur sa propriété, et peut-être qu'il y a aussi des problèmes de sécurité concernant l'installation au fil de l'eau.

Le président : Pour quiconque voudrait savoir de qui il s'agit, quel est le nom de la circonscription?

Le sénateur Milne : Je crois que c'est Halton County. Quoi qu'il en soit, le barrage se trouve à Georgetown.

Le président : Cela dit, merci, sénateur Milne. C'est plutôt charmant, d'une certaine façon. On ne verrait probablement pas ça au Québec, par exemple.

Le sénateur Milne : Oui. Certains des exemples que j'ai repérés grâce à Google se trouvaient au Nouveau-Brunswick, puis il y en avait un au Québec.

Le président : Nous ne sommes pas sous le régime de la common law. Je vois qu'il y a encore des sénateurs, y compris celui dont le nom est donné dans les dépêches, le sénateur McCoy.

Je viens de souligner à nos collègues que le témoin provient d'un organisme que vous nous avez recommandé parce qu'il est bien placé pour nous éclairer sur le sujet.

Sans plus tarder, je cède la parole à M. Hill. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Hill : Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, de me donner l'occasion de venir témoigner devant le comité aujourd'hui. Je remplace M. Craig Orr, directeur général de Watershed Watch, qui n'a pu se soustraire à un engagement qu'il avait déjà pris.

Je suis écologue chez Watershed Watch, organisme de bienfaisance dûment enregistré auprès du gouvernement fédéral. Je m'occupe surtout de questions touchant la conservation et la gestion des stocks de saumon et de truite, de même que leur habitat, en Colombie-Britannique. Je travaille également beaucoup au dossier de la mise en valeur des énergies renouvelables dans un contexte durable.

Si je suis venu témoigner aujourd'hui, c'est en raison de l'importance de la Loi sur la protection des eaux navigables en tant qu'élément déclencheur des examens préalables prévus dans la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et de l'inquiétude que nous ressentons face à ce que nous percevons

discussing a single example in some detail, and that is the deregulation and associated privatization of hydroelectric power development in B.C.

Before I go into the body of my presentation, I would like to state that Watershed Watch strongly opposes the recent changes to the NWPA — is it okay if I use acronyms here?

The Chair: Normally, my predecessor would require a 25-cent deposit for anyone who used one without telling us what it means. You will have to use your own best judgment there. We do have the door locked.

Mr. Hill: We strongly oppose the recent changes brought to the Navigable Waters Protection Act, especially in light of additional changes that are being proposed to the Canadian Environmental Assessment Act, which I understand would remove additional triggers for CEAA screenings.

Watershed Watch shares the concerns of previous witnesses who have appeared before you on the increased loss of public access to public waterways that may result from the recent changes to the NWPA. We have said that in appendix A of our written submission.

Before I state our concerns, I should make it clear that Watershed Watch, as an organization, is certainly not opposed to all hydroelectric power development. Climate change poses a grave threat to our ecosystems and our way of life, and renewable energy development, along with dramatic energy conservation, is obviously part of the solution to dealing with this threat. However, if it is not done properly, if projects are not planned carefully and strategically and strictly regulated, renewable energy development has the potential to do more harm than good to our rivers, valleys and ecosystems.

Since the BC Energy Plan came out in 2002, over 700 rivers and creeks in B.C. have been staked for hydroelectric power development by private interests. You can refer to the map in our submission to get an idea of what that looks like. Over 80 of these projects have now been approved and dozens more are well into the permitting process. Another round of project approvals is now imminent through BC Hydro's latest call for renewable energy.

The majority of these projects are river diversion projects, also known as "run-of-river" or "micro-hydro," which I have briefly described in the written submission, and which is also described

comme étant une tendance générale à la déréglementation en matière d'environnement en Colombie-Britannique. J'approfondirai un exemple en particulier, soit la déréglementation du domaine de l'énergie hydroélectrique en Colombie-Britannique et la privatisation qui y est associée.

Avant d'aborder la partie centrale de mon exposé, je voudrais affirmer que Watershed Watch s'oppose vivement aux modifications récentes de la LPEN — puis-je employer des acronymes ici?

Le président : Habituellement, mon prédécesseur obligeait quiconque utilisait un acronyme sans en donner la signification à payer 25 ¢. Vous allez devoir vous en remettre à votre jugement personnel. Nous avons quand même fermé la porte à clé.

M. Hill : Nous nous opposons vivement aux modifications récentes de la Loi sur la protection des eaux navigables, surtout à la lumière des modifications supplémentaires que l'on se propose d'apporter à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Si je comprends bien, cela éliminerait les éléments déclencheurs additionnels des examens préalables prévus dans cette dernière loi.

Watershed Watch partage les inquiétudes des témoins précédents concernant la diminution de l'accès aux voies navigables publiques pouvant découler des modifications récentes de la LPEN. Nous l'affirmons à l'annexe A de notre mémoire.

Avant de faire valoir nos préoccupations, je tiens à le dire clairement : Watershed Watch, en tant qu'organisme, ne s'oppose certainement pas à tout projet d'aménagement hydroélectrique. Les changements climatiques posent une menace grave pour nos écosystèmes et notre mode de vie. La mise en valeur des énergies renouvelables, aux côtés de mesures draconiennes de conservation de l'énergie, fait évidemment partie de la solution à adopter face à une telle menace. Cependant, si le tout n'est pas mené correctement, si les projets ne font pas l'objet d'une planification minutieuse et stratégique et ne sont pas soumis à une réglementation rigoureuse, les projets misant sur une énergie renouvelable risquent de nuire, plus que toute autre chose, à nos rivières, à nos vallées et à nos écosystèmes.

Depuis que la Colombie-Britannique a lancé son plan énergétique en 2002, ce sont plus de 700 rivières et ruisseaux en Colombie-Britannique qui ont fait l'objet d'une demande de permis pour l'exploitation d'un projet d'aménagement hydroélectrique de la part d'intérêts privés. Si vous voulez avoir une idée de ce à quoi ça ressemble, vous pouvez consulter la carte qui figure dans notre mémoire. Plus de 80 des projets en question sont désormais approuvés, et la démarche d'approbation des permis est bien avancée pour des douzaines d'autres encore. À la suite du plus récent appel d'offres concernant les projets misant sur les énergies renouvelables, la Colombie-Britannique s'apprête à approuver une autre série de projets.

Dans la majorité des cas, il s'agit de projets de dérivation de rivières, appelés aussi « installations au fil de l'eau » ou « microcentrales hydroélectriques ». Vous trouverez aussi

somewhat in the pamphlet. They are built and owned by private companies in these cases, and these companies receive long-term electricity purchase agreements from BC Hydro.

As I have described in our submissions, these projects are not without considerable environmental impacts — impacts to fish, wildlife and other important values associated with rivers. However, still today, honourable senators, the B.C. government has not conducted any regional or provincial strategic planning to determine where these developments should or should not be placed so that we can ensure that we are getting the most reliable and abundant energy for the least amount of environmental damage.

Coordination between and within government agencies is minimal. For example, BC Hydro and the B.C. Ministry of Environment have their own approvals processes and these are, for the most part, completely uncoordinated with each other. Most important, cumulative environmental impacts are not being addressed. Most projects are considered on a one-off basis, even though there may be several within a relatively small area, as you can see on the map. Monitoring and compliance with environmental regulations is sorely lacking on these projects.

When this committee considers whether to let provinces take on more responsibility for removing these triggers for environmental assessments, it should understand and bear in mind that in 2002, the B.C. Environmental Assessment Act was rewritten completely, and significantly weakened. Among other things, it increased the threshold for reviewable hydropower projects from 20 megawatts to 50 megawatts. Likely, most senators know that a 50-megawatt project is quite large. In fact, even a 20-megawatt project can involve significant infrastructure and environmental impacts.

Since 2002, only the largest river diversion projects have been subject to the B.C. Environmental Assessment Act. That is not to say they are not assessed for environmental impacts because they must attain approvals and exemptions under various statutes. However, without an official environmental assessment, it is a much more ad hoc process and is less transparent, less stringent, and not as standardized.

On the issue of strategic planning and land-use planning, I will fast forward to the year 2006. A regional district near Vancouver voted to deny zoning for a proposed 49-megawatt project, which is an important number, due to strong local opposition. Shortly

quelques renseignements là-dessus dans le dépliant. Dans le cas qui nous occupe, il s'agit d'entreprises du secteur privé qui possèdent les terrains en question et ils font les aménagements. BC Hydro conclut avec elle des ententes à long terme pour l'achat d'électricité.

Comme je l'ai décrit dans les documents que nous avons remis, les projets en question comportent d'importantes répercussions pour l'environnement — pour le poisson, la faune et d'autres valeurs importantes associées à nos rivières. Néanmoins, mesdames et messieurs, le gouvernement de la Colombie-Britannique n'a, à ce jour encore, mené aucune planification stratégique régionale ou provinciale pour déterminer les lieux à conseiller ou à déconseiller pour de tels projets — pour que nous puissions nous assurer de disposer de l'énergie la plus fiable et la plus abondante possible tout en nuisant le moins possible à l'environnement.

La coordination du travail entre les organismes gouvernementaux, de même qu'à l'intérieur des organismes en question, est minimale. Par exemple, BC Hydro et le ministère de l'Environnement de la province ont chacun leurs procédés d'approbation, qui, pour l'essentiel, sont tout à fait dissociés. Le fait le plus important, c'est que les répercussions cumulatives sur l'environnement ne sont pas prises en considération. La plupart des projets sont envisagés de manière ponctuelle, même si plusieurs d'entre eux peuvent être situés dans une zone relativement restreinte, comme la carte permet de le voir. La surveillance des travaux et l'observance de la réglementation environnementale font cruellement défaut.

Pour envisager d'accorder ou non aux provinces des responsabilités accrues en matière d'environnement — ce qui permet d'éliminer les éléments déclencheurs d'évaluations environnementales —, votre comité devrait savoir et garder à l'esprit le fait que, en 2002, la loi britanno-colombienne sur les évaluations environnementales a été révisée de fond en comble et considérablement affaiblie. Entre autres, le seuil d'examen des projets hydroélectriques est passé de 20 mégawatts à 50 mégawatts. Pour la plupart, vous savez probablement que la production de 50 mégawatts renvoie à un projet d'assez grande envergure. De fait, même la centrale qui produit 20 mégawatts peut comporter des éléments d'infrastructure de taille et se répercuter de façon importante sur l'environnement.

Depuis 2002, seuls les grands projets de diversion des rivières et fleuves sont assujettis à la loi provinciale sur les évaluations environnementales en Colombie-Britannique. Ce n'est pas dire que leurs effets sur l'environnement ne font l'objet d'aucune évaluation : ils doivent obtenir les approbations et répondre aux critères d'exception prévus sous le régime de diverses lois. Cependant, en l'absence d'une évaluation environnementale en bonne et due forme, c'est une démarche plus fragmentaire qui est appliquée, et aussi moins transparente, moins rigoureuse, moins uniformisée.

À propos de la planification stratégique et de la planification de l'utilisation du territoire, je change d'époque. Je parlerai de l'an 2006. L'opposition locale y étant vive, un district régional près de Vancouver a mis la question aux voix et refusé d'accorder le

after the regional district rejected the project, the provincial government passed a law clarifying that local governments are not able to apply zoning decisions to these projects. The number of development proposals increased sharply after that local control was scuttled through legislation. Many of these projects, however, still received Canadian Environmental Assessment Act screenings, due to three major triggers: The Fisheries Act, when salmon were directly affected; the possibility of federal funding; and the Navigable Waters Protection Act, because many of these waterways are used by kayakers. Stephen Hazell, Executive Director of the Sierra Club, recently told this committee that they found four hydroelectric projects in British Columbia where the NWPA was the only trigger for CEAA screening. Given the information on the Canadian Environmental Assessment Agency website, if federal funding were no longer a trigger for these federal screenings, then the number that would be exempt would be much higher. We will likely have more situations where federal environmental assessments are not conducted because only non-migratory fish species would be affected. Provincial assessments would not be conducted because the projects are less than 50 megawatts. While each of the projects on its own might not pose a grave threat to the ecological integrity of a particular region, the density of the proposed infrastructure that we are seeing in southwest B.C., where there are more than 250 development proposals, means that the environmental impacts become very real. There is dire need for much better planning and coordination among and within government agencies with much better environmental assessments. The reality is that environmental impacts are not being addressed and mitigated adequately on these projects. I can speak to that more during question and answer.

It is not only conservationists who are concerned by what is happening in B.C. A majority of local government representatives belonging to the Association of Vancouver Island and Coastal Communities, which represents 11 regional districts and about 40 municipalities, passed three separate resolutions last month calling for an integrated sustainability energy plan for British Columbia. Two of those resolutions called for a moratorium on private run-of-river power projects in B.C. until such a plan is in place.

There is another reason that this is no time to be relinquishing environmental assessment in planning. Watershed Watch is opposed strongly to the recent changes to the Navigable Waters Protection Act, to this current trend of environmental deregulation and to the lack of planning and oversight for

zonage nécessaire à un projet de centrale de 49 mégawatts, ce qui représente beaucoup d'électricité. Peu après que le district régional a rejeté le projet, le gouvernement provincial a adopté une loi précisant que les administrations locales ne peuvent appliquer de décisions en matière de zonage aux projets de cette nature. Après que la loi a mis hors circuit le pouvoir de décision locale en la matière, le nombre de propositions de projets a augmenté de façon marquée. Bon nombre des projets en question ont quand même été soumis à l'examen préalable prévu dans la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale étant donné trois grands éléments déclencheurs : la Loi sur les pêches, là où le saumon est directement touché; la possibilité que le gouvernement fédéral accorde un financement au projet; et la Loi sur la protection des eaux navigables, étant donné que les kayakistes empruntent bon nombre des voies navigables en question. Stephen Hazell, directeur général du Sierra Club, a souligné à votre comité que son organisme a repéré quatre projets de centrale hydroélectrique en Colombie-Britannique où la LPEN était le seul élément déclencheur de l'examen préalable prévu dans la LCEE. D'après les renseignements qui se trouvent sur le site Web de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, si la possibilité d'un financement fédéral ne servait plus à déclencher l'examen préalable par les autorités fédérales, le nombre d'exceptions serait beaucoup plus élevé. Il y aurait vraisemblablement plus de situations où aucune évaluation environnementale fédérale ne serait menée, car seules des espèces non migratrices de poisson seraient touchées. Il n'y aurait pas d'évaluations provinciales, étant donné que ce sont des centrales produisant moins de 50 mégawatts. Pris isolément, chacun des projets ne pose peut-être pas une menace grave pour l'intégrité écologique d'une région particulière, mais, dans le sud-ouest de la Colombie-Britannique, la densité de l'infrastructure proposée — il y a plus de 250 projets prévus — est telle que les effets sur l'environnement seraient très significatifs. De façon impérative, il vaut mieux planifier et coordonner le travail entre les organismes gouvernementaux et à l'intérieur de ces derniers, pour en arriver à de meilleures évaluations environnementales. En vérité, les répercussions environnementales associées aux projets en question ne sont pas bien prises en considération et atténuées. Je peux vous en dire plus long durant la période de questions.

Il n'y a pas que les protecteurs de l'environnement qui s'inquiètent de ce qui se passe en Colombie-Britannique. La plupart des représentants des administrations locales appartenant à l'Association of Vancouver Island and Coastal Communities, qui représentent 11 districts régionaux et une quarantaine de municipalités, ont voté en faveur de trois résolutions distinctes adoptées le mois dernier. Ces résolutions plaident en faveur de l'adoption d'un plan énergétique intégré axé sur le développement durable pour la Colombie-Britannique. Deux d'entre elles prévoient un moratoire sur les projets de centrales privées installées au fil de l'eau en Colombie-Britannique, tant et aussi longtemps qu'un tel plan n'est pas en vigueur.

Une autre raison explique que le moment est mal choisi pour renvoyer la responsabilité des évaluations environnementales dans le camp des provinces. Watershed Watch s'oppose vivement aux modifications récentes de la Loi sur la protection des eaux navigables, à la tendance qu'il y a actuellement à

development. I would also like to remind honourable senators that while I have discussed one example of a development pressure facing B.C. in the context of this act, there are many others. The NWPA is a key trigger for open-net-cage salmon farms in coastal waters that have been shown in multiple peer reviewed scientific studies to severely impact wild salmon populations. I understand that many proposed mines, oil and gas fields, oil and gas pipelines and other power projects in B.C. could be affected by these changes as well.

Watershed Watch recommends that the federal government enact meaningful and effective environmental assessment legislation and regulations, and to not delegate the execution and enforcement of federal statutes on environmental protection to provincial governments. In B.C., this would be a recipe for extreme environmental risk.

I will conclude by saying that ecological sustainability is a bedrock principle for civilized human societies. It is not a luxury. It is a responsibility and a necessity for ensuring that future generations of Canadians are able to experience a quality of life, sufficient supplies of natural resources, access to the joys of wild nature, and economic self-determination at least as much as we experience today. Environmental deregulation of the sort that I have described will severely undermine our ability to carry out this responsibility to future generations.

The Chair: Perhaps colleagues had the same problem I had in trying to follow your oral presentation and your substantial brief. I gather you have touched all the bases in the brief by jumping around a bit.

Mr. Hill: Yes. I had different prepared notes but I touched on the major points. There is more detail in the brief, and we can get into that with questions.

Senator Lang: I appreciate your travelling the long distance from B.C. to appear before the committee.

The Chair: Your colleague, Senator Neufeld from B.C., is not here tonight, to keep you honest.

Mr. Hill: That would have been interesting.

Senator Lang: I am sorry we missed that.

I appreciate the commitment and passion that people have when speaking to this issue. I find it disappointing that there are few alternative solutions coming forward to the situation that we face in Canada. It is easy to say that we do not want any changes in favour of the status quo. However, the reality is massive

déréglementer dans le domaine de l'environnement et à l'absence de planification et d'orientation. Je tiens aussi à rappeler à mesdames et messieurs les sénateurs que, bien que je me sois concentré sur un exemple précis des pressions qui s'exercent en Colombie-Britannique en rapport avec cette loi, il en existe de nombreux autres. La LPEN est un élément déclencheur important pour l'examen des projets de salmoniculture en enclos ouverts dans les eaux côtières. Or, de multiples études scientifiques soumises à l'examen par les pairs ont démontré que cette forme d'exploitation comporte des conséquences graves pour les stocks de saumon à l'état sauvage. Je crois savoir que les modifications auraient aussi des répercussions sur un grand nombre des projets d'exploitation de gisements miniers, pétroliers et gaziers, des pipelines associés à ces projets-là et des autres projets énergétiques en Colombie-Britannique.

Watershed Watch recommande que le gouvernement fédéral se donne une loi et un règlement efficaces et conséquents en matière d'évaluation environnementale et qu'il ne délègue pas aux gouvernements provinciaux l'exécution et l'application des lois fédérales conçues pour protéger l'environnement. En Colombie-Britannique, ce serait ouvrir la porte à un danger extrême sur le plan environnemental.

Pour terminer, je dirai que la viabilité écologique constitue le principe fondamental des sociétés humaines civilisées. Ce n'est pas un luxe. C'est une responsabilité et une nécessité, si on veut s'assurer que les futures générations de Canadiens soient en mesure de goûter à une bonne qualité de vie, de disposer de ressources naturelles en quantités suffisantes, de jouir de la nature à l'état sauvage et de jouir de l'autodétermination économique tout autant que nous le faisons aujourd'hui. La déréglementation environnementale du genre que j'ai décrit minera gravement notre capacité de nous acquitter de cette responsabilité envers les générations futures.

Le président : Peut-être que mes collègues ont eu le même problème que moi en essayant de suivre l'exposé oral que vous avez prononcé et le mémoire important que vous avez présenté. Je présume que les sauts que vous faites dans le mémoire vous ont permis de faire le tour de la question.

M. Hill : Oui. J'avais préparé différentes notes, mais j'ai abordé les points principaux. Le mémoire est plus détaillé, et nous pouvons aborder les détails au moment des questions.

Le sénateur Lang : J'apprécie le fait que vous ayez fait le long voyage de la Colombie-Britannique jusqu'ici, pour témoigner devant le comité.

Le président : Votre collègue — le sénateur Neufeld de la Colombie-Britannique — n'est pas là ce soir pour vous surveiller.

M. Hill : Cela aurait été intéressant.

Le sénateur Lang : Je suis désolé de savoir que nous avons raté l'occasion.

J'apprécie l'esprit de dévouement et la passion qui animent les gens lorsqu'ils traitent de ce sujet. Je suis déçu de constater le peu de solutions de rechange qui sont présentées pour la situation à laquelle nous sommes confrontés au Canada. Il est facile d'affirmer que nous ne voulons pas de modifications, de

unemployment in many parts of the country that has affected many families. People, through no fault of their own, are out of work and possibly being pushed out of their homes. These sad stories create a great deal of concern for everyone around this table. Yet, we have a commitment to the environment. Many of us have canoes and kayaks and enjoy the outdoors. I enjoy the outdoors every weekend when I go home.

I would like to hear your organization's suggestions for an alternative. We have an environmental program whereby certain activities trigger an environmental assessment. When that trigger occurs, it seems to go on forever, and no one makes a decision. It has become an industry of its own, and people are making money from it.

Mr. Hill, I would like to know what the alternative is. If you do not go for small hydro in B.C., will you turn the lights off or will you turn to nuclear power? What will we do?

Mr. Hill: That is an excellent question. Certainly, we are not advocating the abolition of small hydro. The reality is that 80 of these projects have been approved since 2002, and many are under construction. The approval of many more is imminent, depending on which way the provincial election goes today. Those projects would go ahead and we would see a significant amount of hydroelectric power development. We are saying that additional development should be subject to strategic planning so that we ensure that we have the absolute best quality and greatest amount of electricity with the least amount of environmental harm for any new projects developed. We should have a strategic assessment as to how much development is actually necessary.

We are absolutely not saying that we should completely stop hydropower development. The reality is that we are well under way. Right now, it has been so deregulated and it is such a free-for-all that, to use a term that I hear often, we need to put the brakes on and bring in more strategic planning and more scientific rigor and standardization, rather than less. If we had that, it would accelerate some of the most appropriate developments.

There are certain hydroelectric projects out there that make very good sense. I will give you an example. There is a small project in the village of Hartley Bay on the coast of B.C. which they are building in the creek behind their village, in a community of 200 people. That small project would allow them to stop burning about \$500,000 a year in diesel. They are building that in a creek above a barrier to salmon migration and it will be fully owned by the Gitgat First Nation through their development

préconiser le statu quo. Cependant, la réalité est qu'il y a un chômage de masse dans de nombreuses régions du pays, qui se répercute sur un grand nombre de familles. Sans que ce soit leur faute de quelque manière, les gens n'ont plus de travail et sont peut-être évincés de chez eux. Ce sont de tristes histoires qui causent beaucoup de soucis à toutes les personnes qui se trouvent autour de la table. Néanmoins, nous nous sommes engagés à protéger l'environnement. Nous sommes nombreux à posséder un canot ou un kayak, et à profiter du plein air. Je profite du plein air toutes les fins de semaine, quand je suis à la maison.

J'aimerais savoir ce que votre organisme propose comme solution de rechange. Nous avons un programme environnemental où certaines activités déclenchent une évaluation environnementale. Dans une telle éventualité, la démarche semble s'éterniser, et personne ne prend de décision. C'est devenu une industrie en soi, et il y a des gens qui en tirent des revenus.

Monsieur Hill, j'aimerais savoir quelle est la solution de rechange. Si vous n'êtes pas d'accord avec l'implantation des petites centrales hydroélectriques en Colombie-Britannique, allez-vous simplement fermer les lumières ou vous tourner vers l'énergie nucléaire? Qu'allons-nous faire?

M. Hill : Vous posez là une excellente question. Certes, nous ne préconisons pas l'interdiction des petits projets d'aménagements hydroélectriques. En fait, 80 des projets en question ont été approuvés depuis 2002, et bon nombre sont à l'étape de la construction. Un très grand nombre, bien plus encore, seront approuvés sous peu, suivant le résultat des élections provinciales qui ont lieu aujourd'hui. Ces projets-là iraient de l'avant et déboucheraient sur une grande mise en valeur de l'énergie hydroélectrique. Nous affirmons, de notre côté, que les aménagements qui viennent s'ajouter devraient être assujettis à une planification stratégique. Cela nous permettrait de nous assurer d'avoir la meilleure qualité possible et la plus grande quantité d'électricité possible, tout en nuisant le moins à l'environnement. Nous devrions procéder à une évaluation stratégique pour déterminer quelle part des nouveaux aménagements est vraiment nécessaire.

Nous n'affirmons nullement qu'il faille stopper entièrement la mise en valeur de l'énergie hydroélectrique. En fait, c'est déjà très bien lancé de ce côté-là. Au point où nous en sommes, le domaine a été à ce point déréglementé et c'est devenu un tel bordel — pour utiliser un terme que j'entends souvent — qu'il faut mettre le pied sur le frein et instaurer un peu plus de planification stratégique, un peu plus de rigueur scientifique et d'uniformisation, et non pas moins. Si nous faisons cela, l'effet serait d'accélérer certains des projets les plus indiqués.

Certains des projets d'aménagement hydroélectrique qui sont proposés se justifient tout à fait. Je vais vous en donner un exemple. Il y a un petit projet qui est proposé dans le village de Hartley Bay, sur la côte de la Colombie-Britannique. Là, ils construisent sur le ruisseau derrière le village, qui compte 200 âmes. Ce petit projet permettra aux gens de cesser de brûler l'équivalent de 500 000 \$ en diesel tous les ans. Les responsables aménagent le projet sur un ruisseau au-dessus d'une barrière

corporation. That is an arrangement that is totally acceptable and should not be held up. However, the process is such a scattered one, with so little planning and oversight occurring, that it is reflecting poorly on the appropriate projects as well.

Senator Lang: Could you name a project?

Senator St. Germain: A project that is damaging in British Columbia?

Mr. Hill: There are many of them. I will give you an example of a small project in the Skeena watershed that we think should have been subjected to more planning and a strategic assessment. It is located in Sedan Creek. It is a small project but it would dewater about two kilometres of creek where adult chinook, coho, summer run steelhead, rainbow trout, cutthroat trout and char have been found. We think that if the people of the Skeena watershed and of that region had been allowed to have a say in some sort of land use planning process, they may have chosen to develop renewable energy in a more appropriate location. That is not to say for sure, but we do not know because that process never took place. That was recently approved.

Senator Lang: I thought the Fisheries Act was a trigger when it came to that type of thing.

Mr. Hill: That is a good point. That is another good reason why we need federal environmental assessments. Because of the involvement of the Department of Fisheries and Oceans in that project, our understanding is that the flows that were mandated to be left in that stream were much higher than what the province would have allowed if it were just left up to the province. The involvement of the federal government in that case, although we still do not believe it was the best project, did allow for the mitigation of the impacts.

Senator Lang: The impression I am getting from your presentation is that you would be happy if the federal government were responsible for environmental assessments and the provinces were not involved?

Mr. Hill: Not at all. I think both governments should be involved. In fact, they should be more involved. For example, wildlife and fisheries biologists at the Ministry of the Environment are rarely consulted about these developments. The referrals go to certain individuals within the departments. The people with the most knowledge about the fish and wildlife populations that would be impacted are often not consulted about the projects.

Senator St. Germain: Are you saying that the province takes precedence over DFO in determining the habitat of fish? If that is true, Mr. Hill, this is something that is totally new. I was a developer 26 years ago, before I came here. At that time, DFO were watching creeks in the Coquitlam, Port Coquitlam and Port

migratoire pour saumon. L'installation appartiendra entièrement à la première nation de Gitgat, par l'entremise de la société de développement de cette nation. C'est un arrangement tout à fait acceptable, un projet qu'il ne faudrait pas retarder. Cependant, la démarche est à ce point fragmentaire, la planification et la direction des affaires si modestes que les projets convenables en souffrent aussi.

Le sénateur Lang : Pouvez-vous me nommer un projet?

Le sénateur St. Germain : Un projet nuisible en Colombie-Britannique?

M. Hill : Ils sont nombreux. Je vais vous donner l'exemple d'un petit projet qui, selon nous, aurait dû être l'objet d'une meilleure planification et d'une meilleure évaluation stratégique. C'est celui du bassin versant de la rivière Skeena. L'installation touche le ruisseau Sedan. C'est un aménagement de faible envergure, mais il aurait fallu assécher l'équivalent de deux kilomètres de ruisseau où se trouvent du coho et du chinook adulte, de l'omble et de la truite fardée, de la truite et du saumon arc-en-ciel de la remonte d'été. À notre avis, si les gens du bassin versant de la Skeena et de cette région-là avaient eu l'occasion de se prononcer d'une façon ou d'une autre sur l'utilisation prévue des terres, ils auraient choisi un aménagement misant sur l'énergie renouvelable à un endroit plus approprié. Ce n'est pas une certitude, mais nous ne pourrions le savoir, étant donné qu'il n'y a jamais eu de telles démarches. Le projet a été approuvé récemment.

Le sénateur Lang : Je croyais que la Loi sur les pêches servait d'élément déclencheur dans les cas du genre.

M. Hill : Vous soulevez un bon point. C'est une autre raison pour nous d'avoir des évaluations environnementales fédérales. D'après ce que nous avons compris, étant donné que le ministère des Pêches et des Océans a mis la main à ce projet, les stocks qu'il fallait laisser dans le ruisseau sont beaucoup plus élevés qu'ils ne l'auraient été si c'est seulement la province qui avait eu à décider. La participation du gouvernement fédéral, dans ce cas précis, même si nous croyons que ce n'était pas le meilleur projet, a quand même permis d'atténuer les effets sur l'environnement.

Le sénateur Lang : À vous écouter, j'ai l'impression que vous seriez heureux si le gouvernement fédéral était responsable des évaluations environnementales sur toute la ligne, sans que les provinces prennent part à l'affaire?

M. Hill : Pas du tout. Je crois que les deux ordres de gouvernement devraient intervenir. De fait, ils devraient intervenir davantage. Par exemple, les biologistes des pêches et de la faune au ministère de l'Environnement sont rarement consultés au sujet de ces aménagements. Le dossier est renvoyé à certaines personnes au ministère. Souvent, on ne consulte pas les gens qui en savent le plus sur les stocks de poisson et les populations d'animaux sauvages qui sont touchées.

Le sénateur St. Germain : Dites-vous que la province a préséance sur le MPO quand il s'agit de déterminer l'habitat du poisson? Si tel est le cas, monsieur Hill, c'est tout à fait inédit. J'étais responsable d'un projet il y a 26 ans, avant de venir travailler ici. À l'époque, le MPO surveillait les ruisseaux dans les

Coquitlam River area. They had the final say. On the Sedan Creek project, if DFO were aware that these were the waters in which salmon of any type — cutthroat or what have you — were prevalent, I would find it strange that they would even consider allowing the province to proceed, because they used to have the final word, unless you are telling me that that is different now.

Mr. Hill: The way it works, DFO has jurisdiction over certain salmon species, but for trout species DFO has delegated the implementation of the Fisheries Act with respect to those species to the province. There are many cases where the Department of Fisheries and Oceans is not involved, and CEAA screenings are not triggered for these hydroelectric development projects because they have resident fish such as char and trout but no salmon.

Senator St. Germain: You said that on the Sedan Creek there are chinook and all these salmon.

Mr. Hill: Yes, and DFO was involved, and there was a federal assessment.

Senator St. Germain: You say this is still a bad project?

Mr. Hill: I am saying that, because of the impacts to salmon habitat, if there were some sort of planning process to evaluate which environmental values were to be preserved and which ones were to be sacrificed to develop this energy, then the people in the area might have decided that the salmon habitat was off limits. We are saying that without strategic planning and stakeholder involvement to decide where these projects should and should not happen, it becomes difficult. We suspect that there may have been more appropriate areas in the region to develop hydro power before this creek was developed, because of the salmon habitat.

The Chair: Between the two of you, with our new electronic age here, we have taken 10 minutes and 29 seconds. We only have 13 minutes left with this witness. I have three people on my list. I will give you each five minutes. That will take us well over our allotted time, but we have two other groups after this.

Senator McCoy: Thank you very much for coming here today; I appreciate your attendance. When I spoke with Dr. Oliver, I asked him in particular about his experience and his organization's experience with public consultation. That is what I would like to pursue in my minimally allotted time here.

I have one other small fact-based question and then I will get into public consultation. Are there any run-of-river dams that you might be aware of, proposed or built in B.C., that are built on a stretch of water that is nine feet wide and two feet deep?

Mr. Hill: Exactly nine feet wide and two feet deep?

régions de Coquitlam, de Port Coquitlam et de la rivière. Il a eu le dernier mot. Dans le cas du projet du ruisseau Sedan, si le MPO savait qu'il y avait du saumon — fardé ou je ne sais quoi encore — en bonne quantité dans ces eaux-là, à mon avis, il serait étrange qu'il envisage même de permettre à la province d'aller de l'avant. C'est lui qui a le dernier mot, à moins que vous me disiez que c'est différent aujourd'hui.

M. Hill : Voici ce qu'il en est. Le MPO est responsable de certaines espèces de saumon, mais il a délégué la mise en œuvre de la Loi sur les pêches à la province en ce qui concerne les espèces de truite. Il existe de nombreux cas où le ministère des Pêches et des Océans n'intervient pas — et l'examen préalable prévu dans la LCEE ne s'applique pas au projet d'aménagement hydroélectrique en question, étant donné que les poissons touchés sont l'omble et la truite, mais pas le saumon.

Le sénateur St. Germain : Vous avez dit qu'il y avait le chinook et tous ces saumons-là dans le ruisseau Sedan.

M. Hill : Oui, et le MPO est intervenu, et il y a eu une évaluation fédérale.

Le sénateur St. Germain : Vous dites que ça reste un mauvais projet?

M. Hill : Je dis ce qui suit : étant donné les conséquences pour l'habitat du saumon, s'il y avait eu une forme quelconque de planification permettant de déterminer les valeurs environnementales à préserver et les valeurs à sacrifier pour la mise en valeur de cette énergie-là, les gens de la région auraient peut-être décidé de protéger l'habitat du saumon. Selon nous, en l'absence d'une planification stratégique et de la participation des intervenants, pour décider si les projets en question sont à conseiller ou à déconseiller, la tâche devient difficile. Nous soupçonnons qu'il y avait des lieux plus indiqués dans la région pour un aménagement hydroélectrique, plus que ce ruisseau-là, étant donné qu'il y a là l'habitat du saumon.

Le président : À vous deux — et nous vivons maintenant à l'ère de l'électronique —, vous avez pris 10 minutes, 29 secondes. Il ne nous reste plus que 13 minutes avec ce témoin. J'ai trois noms sur ma liste. Je vais donner cinq minutes à chacun d'entre vous. Ainsi, nous dépasserons très nettement le temps qui nous est alloué, mais il y a encore deux groupes par la suite.

Le sénateur McCoy : Merci beaucoup d'être venu témoigner aujourd'hui, j'apprécie le fait que vous soyez là. Lorsque je me suis entretenu avec M. Oliver, je lui ai demandé en particulier, quelle était son expérience et l'expérience de son organisme en fait de consultation du public. C'est à ce point que je voudrais m'attarder pendant le peu de temps qui m'est accordé ici.

J'ai une autre petite question de fait à poser, d'abord, puis j'aborderai la question de la consultation du public. Savez-vous s'il y a, en Colombie-Britannique, des barrages au fil de l'eau qui sont construits ou qui doivent être construits sur un segment de cours d'eau qui fait neuf pieds de largeur et deux pieds de profondeur?

M. Hill : Très précisément cela : neuf pieds de largeur et deux pieds de profondeur?

Senator McCoy: Or less.

Mr. Hill: Okay.

Senator McCoy: You might want to think about that or check it out and come back to me later.

Mr. Hill: I am not sure, because rivers change their depth and width as they go through their course. I am sure there are, but I cannot think of any specific examples.

Senator McCoy: We could follow up with you later.

Let me ask you about your experience with public consultation. By way of preamble, the Navigable Waters Protection Act, which is what we are looking at, used to require developers, proponents of projects, to advertise their intention to develop a project. That has been eliminated in terms of minor projects and minor waterways, and diminished at the minister's discretion in terms of other projects, which leaves no notice to individuals; they might not otherwise know that a project is being built.

I am getting the impression that that would make a huge difference, in your opinion. You have given us one example. I want to hear why you think public consultation is important, and I want to understand what you think will happen if it is not facilitated.

Mr. Hill: It is an excellent question. Public consultation is important because Canadians value rivers for many reasons, and hydroelectricity is just one of those reasons. Conservation of important fish and wildlife species is another, as is recreation. There are places where it makes sense to develop hydroelectricity and there are places where it does not. The public needs to be involved in some way in deciding where these developments should or should not happen.

In the absence of a comprehensive and strategic process, the only thing left are these public consultation requirements that come about as a result of these screenings. Doing away with those screenings would just be one more way of alienating the public that is already feeling very alienated. It is one reason why this has become such a divisive issue in B.C. in communities, in the environmental movement and with First Nations. Consultation and planning are absolutely essential to ensure that this stuff happens in the most appropriate manner.

Senator McCoy: I think you have answered the question and I could go on. However this tyranny of time might be interfering with our ability to have a discourse. Thank you very much for your responses.

Senator Milne: On one page of your brief, you say that cumulative impacts are currently only addressed — “were currently,” before this budget passed — for hydroelectricity projects under federal EAs at the comprehensive and review panel

Le sénateur McCoy : Ou moins.

M. Hill : D'accord.

Le sénateur McCoy : Vous allez peut-être vouloir y réfléchir ou vérifier le renseignement et communiquer avec moi plus tard à ce sujet.

M. Hill : Je ne suis pas certain, étant donné que la profondeur et la largeur des rivières varient au fil de leur cours. Je suis certain qu'il y en a, mais il n'y a pas d'exemple précis qui me vient à l'esprit.

Le sénateur McCoy : Nous pourrions donner suite à la question avec vous plus tard.

Permettez-moi de vous questionner à propos de votre expérience de la consultation du public. En guise de préambule, je dirai que la Loi sur la protection des eaux navigables, loi que nous étudions en ce moment, obligeait jadis les promoteurs, les promoteurs de projet, à annoncer publiquement leur intention. Cette règle a été éliminée dans le cas des petits projets et des petits cours d'eau; elle peut être relâchée selon le bon vouloir du ministre pour d'autres projets, si bien que les gens peuvent n'être avertis de rien. Il se peut qu'ils ne sachent même pas que l'installation soit en train d'être aménagée.

J'ai l'impression que cela fait toute une différence à vos yeux. Vous nous avez donné un exemple. Je veux que vous nous disiez pourquoi la consultation du public est importante à vos yeux, et je veux comprendre ce qui se produira selon vous si on ne facilite pas la chose.

M. Hill : Voilà une excellente question. La consultation du public est importante parce que les Canadiens accordent de la valeur aux cours d'eau pour bien des raisons, l'hydroélectricité n'en étant qu'une. La conservation d'espèces importantes de poissons et d'animaux sauvages en est une autre, tout comme les loisirs. Il y a des lieux où il est logique d'exploiter l'énergie hydraulique et d'autres lieux où ce n'est pas le cas. Le public doit avoir son mot à dire d'une façon ou d'une autre et aider à déterminer où de tels aménagements sont ou ne sont pas faits.

En l'absence d'un processus global et stratégique, il ne reste plus que les exigences relatives à la consultation du public découlant des examens préalables dont nous parlons. Se débarrasser des examens préalables en question ne serait qu'une autre façon d'aliéner un public qui se sent déjà très aliéné. C'est une des raisons pour lesquelles la question divisait les gens en Colombie-Britannique — au sein des collectivités, au sein du mouvement environnementaliste et au sein des Premières nations. Il faut absolument consulter et planifier pour s'assurer que les ouvrages du genre se font de la façon la plus appropriée.

Le sénateur McCoy : Je crois que vous avez répondu à la question, même si je pourrais continuer à creuser ici. Par contre, il y a cette tyrannie du temps alloué qui nuit à notre échange. Merci beaucoup des réponses que vous avez données.

Le sénateur Milne : À un endroit en particulier dans votre mémoire, vous dites que les répercussions cumulatives sont évaluées seulement pour les projets d'hydroélectricité dans le cadre de l'évaluation environnementale fédérale — c'était avant

levels, but not at the screening level. Is this a recommendation that you would make for actually stiffening up the environmental assessment process?

Mr. Hill: Absolutely. The lack of assessment of cumulative environmental impacts is the fatal flaw in what is happening with this hydroelectricity power development. That is probably the number one concern that we have.

When you look at density of developments happening, especially on the south coast of B.C, they are taking place in some of the last best habitats for threatened and sensitive species, such as marbled murrelets and grizzly bears. One project by itself might not be the death knell for a population of species in that area but, when you start putting them together in the densities that you see there, it starts to become a problem.

Even the cumulative assessments that are done under the comprehensive and review panel level are inadequate, we think. It is really the least precautionary interpretation of a cumulative assessment you could engage in, but at least it is something. We certainly need more of that.

Senator Milne: Is that what you are referring to when you say "not at screening level;" it is taking into account all the other developments along that body of water? How much water is being removed from the river?

Mr. Hill: Exactly. It is not just the water removals but also other developments such as roads, railways, transmission lines and those sorts of things.

Senator Milne: It is taking into account everything that is happening on that river that will alter the water flow and the quality of the water?

Mr. Hill: Exactly, and the habitat in the valley itself — the terrestrial habitat.

Senator Milne: You say that 80 have been approved since 2002, with many of them already under construction. Do you know how many of those 80 had federal EAs done on them?

Mr. Hill: I do not know the number off the top of my head. I would say probably most of them, or at least a good half of them. However, I can get you that number.

Senator Milne: Just a ballpark figure, what percentage of those.

Mr. Hill: I would say the majority of them. That is an educated guess. It is a very good question and is a number I should know, but that was because federal funding in the Navigable Waters Protection Act were triggers. I would say, in the future, if things

l'adoption du budget dont nous parlons — au moment de l'étude approfondie et de l'examen par une commission, mais pas de l'examen préalable. Recommandez-vous par là que nous resserriions les règles entourant le processus d'évaluation environnementale?

M. Hill : Très certainement. L'absence d'évaluation des répercussions cumulatives sur l'environnement, c'est le défaut qui ne pardonne pas dans la manière actuelle d'envisager la mise en valeur de l'hydroélectricité. C'est probablement la toute première préoccupation chez nous.

En s'attachant à la densité des aménagements actuels, surtout sur la côte sud de la Colombie-Britannique, on s'aperçoit que, parmi les lieux choisis, figurent certains des meilleurs habitats qui soient pour des espèces menacées et sensibles, par exemple le guillemot marbré et le grizzly. À lui seul, un projet ne décimera pas les individus d'une espèce particulière dans la zone, mais, lorsque les projets atteignent une certaine densité, il commence à avoir des difficultés.

Même l'évaluation des répercussions cumulatives effectuées au moment de l'examen approfondi et de l'examen par une commission est inadéquate à nos yeux. Elle repose sur l'interprétation la moins prudente qui soit de l'évaluation des effets cumulatifs d'un phénomène, mais c'est au moins quelque chose. Il en faut certainement plus.

Le sénateur Milne : C'est à ça que vous voulez en venir lorsque vous dites que les répercussions ne sont pas évaluées « pendant l'examen préalable »? C'est qu'il faudrait prendre en considération tous les autres aménagements sur le cours d'eau? La quantité d'eau qui est retirée de la rivière?

M. Hill : Tout à fait. Il faut penser non pas seulement à l'eau qui est retirée du cours, mais aussi aux autres aménagements comme les routes, les chemins de fer, les lignes de transport.

Le sénateur Milne : Il s'agit donc de prendre en considération tout ce qui se passe sur la rivière en question et qui a un effet sur le débit d'eau et sur la qualité de l'eau?

M. Hill : Tout à fait, et l'habitat dans la vallée elle-même — l'habitat terrestre.

Le sénateur Milne : Vous dites que 80 aménagements ont été approuvés depuis 2002, dont bon nombre sont déjà en train d'être construits. Savez-vous combien des 80 aménagements en question ont fait l'objet d'une évaluation environnementale fédérale?

M. Hill : Je ne connais pas le nombre par cœur. Je dirais que c'est probablement la plupart d'entre eux, tout au moins la moitié. Je peux quand même retrouver le chiffre pour vous.

Le sénateur Milne : Ce serait quel pourcentage, approximativement?

M. Hill : Je dirais que c'est la majorité des projets. C'est là une estimation éclairée. Vous avez posé une très bonne question; c'est un nombre que je devrais connaître, mais c'est parce que le financement fédéral prévu dans la Loi sur la protection des eaux

keep going in the way they are, we would see far fewer EA screenings on these projects.

Senator Milne: You say over 700 water licence applications have been filed by private hydroelectricity power development companies and schemes. What percentage of those would have fallen into the federal EA purview before this budget passed?

Mr. Hill: That is a tough question. Many of these projects are sort of claim- staking because it is a first-come-first-serve process with the water licensing. However, with the NWPA, it depends on whether kayakers come forward with concerns over navigability of the waterway and whether DFO puts their foot down if there is any salmon involved. It also depends on federal funding, of course.

Senator Milne: Again, it is complaint driven?

Mr. Hill: Yes, it mostly is.

Senator Spivak: I understand the issue about cumulative impacts, but I wanted to ask if, by some strange chance, one were to wish to improve these amendments to the Navigable Waters Protection Act, would the insertion of salmon habitat — being a major consideration — be helpful?

Also, salmon are disappearing like crazy in B.C. In a few years, there might not be salmon habitat.

Given the issue of the flow of water because of global warming and if the glaciers disappear, what will happen to the water in all those streams?

This goes along with the idea of a strategic plan and cumulative impacts. However, I am looking at practical ways, perhaps, to attempt to improve these amendments since, of course, the possibility of reviewing the Navigable Waters Protection Act as a stand-alone act was denied by the insertion of this matter into the budget implementation bill. Also, share with us any other ideas you might have.

Mr. Hill: You touched on some very important things. I will try to deal with them in order.

Salmon habitat is something we think should be part of strategic planning as to whether salmon habitat is a value that should be held above others, for example, when deciding whether these developments should take place or not. When public participation is available, that could be looked at.

navigables a servi d'élément déclencheur qu'il y a eu les évaluations en question. Je dirais que, à l'avenir, si nous continuons de procéder comme nous le faisons, le nombre de projets soumis à l'examen préalable prévu dans la LPEN sera nettement inférieur.

Le sénateur Milne : Vous dites que les entreprises et autres responsables de projets privés d'aménagement hydroélectrique ont présenté plus de 700 demandes de permis d'utilisation des eaux. Quel pourcentage des demandes en question aurait été soumis à une évaluation environnementale fédérale avant l'adoption du budget?

M. Hill : Il est difficile de répondre à cette question-là. Dans un grand nombre de cas, le responsable du projet cherche à établir son droit sur les lieux, en quelque sorte, car, pour ce qui est des permis d'utilisation des eaux, c'est premier arrivé, premier servi. Par contre, avec la LPEN, il faut savoir si des kayakistes font valoir des préoccupations concernant la navigabilité de la voie d'eau et si, soucieux du saumon, le MPO décide de mettre le holà. Il faut savoir aussi s'il y a un financement fédéral qui est en jeu, bien entendu.

Le sénateur Milne : Encore une fois, la démarche repose sur les plaintes?

M. Hill : Oui, en majeure partie.

Le sénateur Spivak : Je comprends l'idée des répercussions cumulatives, mais je voulais poser une question : si, par une drôle de chance, on décidait d'améliorer les modifications en question de la Loi sur la protection des eaux navigables, serait-il utile d'inclure l'habitat du saumon — parmi les grandes considérations?

De même, le saumon connaît un déclin incroyable en Colombie-Britannique. D'ici quelques années, il n'y aura peut-être même plus d'habitats du saumon.

Si le réchauffement climatique joue sur le débit d'eau et que les glaciers disparaissent, qu'est-ce qu'il adviendra de l'eau dans tous ces ruisseaux-là?

Cela est lié à l'idée d'un plan stratégique et de l'évaluation des répercussions cumulatives. Par contre, je porte un regard concret sur les choses, pour essayer peut-être d'améliorer les modifications en question, étant donné que, bien entendu, l'inclusion de ce point dans la Loi d'exécution du budget nous interdit d'examiner la Loi sur la protection des eaux navigables en tant que loi autonome. Je vous prie également de nous faire part de toute autre idée que vous pourriez avoir.

M. Hill : Vous avez abordé des questions très importantes. Je vais essayer de les prendre dans l'ordre où vous les avez évoquées.

À notre avis, il faudrait inclure dans la planification stratégique la notion d'habitat du saumon. Il s'agit de se demander si l'habitat du saumon est une valeur que nous prisons au-dessus des autres, par exemple, au moment de décider si un tel aménagement doit se faire ou non. Si le public est consulté, on peut se pencher sur cette question-là.

Of course, salmon are under tremendous pressure in British Columbia, especially the southern populations where a lot of this development pressure is happening. That should be a major consideration.

A lot of the pressure on salmon populations is as a result of global warming, which was a nice segue into your other point. A lot of these projects are driven by meltwater in the spring, and they produce power sometimes only half of the year when the water is flowing. Therefore, a lot of these projects are not very high quality electricity.

That is another thing that we should be considering when we consider what values we want to sacrifice in order to build these projects. Are we getting good quality, year-round power or are we just getting what some people call "junk" power?

Global warming is changing stream flows and that is another consideration. How long will these projects be viable for? That is something that should be considered in these environmental assessments. I do not know if the Navigable Waters Protection Act is an appropriate place for that, but it is certainly something that we think should be considered.

There was a final part to your question.

Senator Spivak: It was just about the water flow. We are stuck with this; I am looking at practical amelioration. Perhaps the issue of water flow might be one of the things that should be taken into consideration.

When you talk about values, have you thought of doing a poll? This is just a quick aside. Years ago, the Conservative federal government forced the pulp and paper mills to change their practices. It cost billions of dollars, and it was because they were ruining the fisheries.

Mr. Hill: There is one other thing I would like to say regarding water flows. It is mentioned in the submission, so I will not go into great detail; but a professional hydrologist looked at the way these projects are assessed and monitored in terms of how much water they take out of the creeks and how much they have to leave in for fish and other values. He found significant problems — very poor monitoring of the power companies and problems also in the way the flows are calculated. There is more detail about that in my submission, but it is a very important issue. That monitoring and enforcement of maintaining in-stream flows for in-stream beneficial uses, in our opinion, certainly should be mandated by legislation.

The Chair: We have to press on. I have two senators who wanted to add something. Is it really important?

Bien entendu, le saumon fait l'objet de pressions énormes en Colombie-Britannique, surtout en ce qui concerne les populations du Sud, là où les pressions liées à cette mise en valeur de l'espèce s'exercent. Ce devrait être une considération majeure.

Pour une bonne part, la pression qui s'exerce sur les stocks de saumon découle du réchauffement de la planète, ce qui me permet de passer élégamment à l'autre point que vous avez soulevé. Dans bien des cas, l'alimentation des aménagements dont il est question provient des eaux de fonte printanière; parfois, l'électricité n'est produite que pendant la moitié de l'année où les eaux coulent. Ce ne sont donc pas des projets de génération d'électricité de très grande qualité.

Voilà une autre question qu'il faudrait prendre en considération au moment de déterminer quelles valeurs nous voulons sacrifier pour que ces aménagements-là se concrétisent. Est-ce que nous obtenons en échange une alimentation électrique de bonne qualité, toute l'année durant, ou simplement ce que l'on pourrait appeler une électricité de pacotille?

Le réchauffement climatique joue sur les débits d'eau; voilà une autre considération. Pendant combien de temps ces projets seront-ils viables? C'est un élément dont il faut tenir compte au moment de ces évaluations environnementales. Je ne sais pas si la Loi sur la protection des eaux navigables représente l'instrument indiqué pour le faire, mais c'est certainement une chose qui, à notre avis, devrait être prise en considération.

Il y avait une partie finale à votre question.

Le sénateur Spivak : Je parle simplement des débits d'eau. Nous sommes pris avec ce texte de loi. J'essaie de voir comment nous pouvons l'améliorer concrètement. Peut-être que le débit d'eau figure parmi les questions qu'il faudrait prendre en considération.

En parlant de valeurs, avez-vous déjà songé à réaliser un sondage? Je dis ça rapidement en passant. Il y a des années de cela, le gouvernement conservateur, au fédéral, a contraint les usines de pâtes et papier à modifier leurs pratiques. Cela a coûté des milliards de dollars. La raison en était que les mauvaises pratiques en question avaient un effet ruineux sur les pêches.

M. Hill : Je voulais dire une autre chose à propos des débits d'eau. Comme il en est question dans le mémoire, je ne donnerai pas beaucoup de détails là-dessus, mais disons qu'un hydrologue professionnel s'est penché sur l'évaluation et le contrôle des projets en question, pour déterminer la quantité d'eau retirée des ruisseaux et la quantité d'eau laissée pour les poissons et d'autres valeurs. Il a décelé d'importants problèmes — un très piètre contrôle des compagnies d'électricité et une manière déficiente de calculer les débits. Si vous voulez plus de précisions là-dessus, consultez mon mémoire, mais disons que c'est une question très importante. Selon nous, de par la loi, il faudrait certainement contrôler le débit d'eau dans les ruisseaux en tenant compte des usages bénéfiques du point de vue du cours d'eau lui-même et faire respecter les règles à cet égard.

Le président : Nous devons vraiment continuer. Je note que deux sénateurs veulent ajouter quelque chose. Est-ce vraiment important?

Senator St. Germain: Yes, because it is my home province and this is a major concern. If what Mr. Hill is saying is correct, in response to Senator Milne, Senator Milne says it is basically complaint-driven as far as the regulation. I am alarmed at that.

Inasmuch as I believe that we need to have good, clean power, we cannot sacrifice our fisheries in British Columbia. I would be the last one who would want to see that resource put in jeopardy.

From what I am hearing from the witness, DFO is not doing its job. I cannot bring myself to believe that, knowing how DFO has operated in the past, how concerned they are. To make the reference that it is complaint-driven, I do not want to take up too much time, but —

The Chair: Was there a question? You are getting this on the record.

Senator St. Germain: That is important. The fact is that no one in British Columbia that I know of who has any brains wants to put into jeopardy our streams. When I hear that DFO is not doing its job, I cannot believe that.

The Chair: We will check it out. That is why we invite these witnesses to come.

Senator St. Germain: I think that should be investigated.

The Chair: Did you want to comment, or do you hold to your earlier answer that there has been no misunderstanding?

Mr. Hill: I will make a quick clarification, which is that it is not entirely complaint-driven. DFO still does assess the projects and still does prescribed mitigation measures. Our concern is the lack of strategic assessment to determine whether these projects should even be put into salmon-bearing waters.

The Chair: We cannot cancel any more fishing trips.

Senator Brown: I wanted to reiterate that the senator told us there were 300,000 streams in British Columbia, and I believe there are over 4 million people. Could you tell us, or get back to us on how much area of B.C. is developed as a percentage of the size of the province, and how many of those total streams are being involved in these projects, as a percentage of the total?

Mr. Hill: I could get back to you with a percentage of the total. I will make one comment, and that is the highest concentrations of these developments are in southwest B.C. and in a few other areas where the economics of the project make the most sense, where the electricity grid is closer and it is closer to electricity markets.

Le sénateur St. Germain : Oui, étant donné qu'il s'agit de ma province d'origine et d'une préoccupation importante aussi. Si M. Hill a répondu correctement à la question du sénateur Milne, quand cette dernière a parlé d'une démarche qui est essentiellement fondée sur les plaintes prévues dans le règlement, je dois dire que j'en suis alarmé.

Je suis tout à fait d'accord pour dire qu'il nous faut une électricité peu polluante et de bonne qualité, mais nous ne pouvons sacrifier nos pêches en Colombie-Britannique. Je serais le dernier à vouloir que cette ressource-là soit mise en danger.

D'après ce que le témoin dit, le MPO ne fait pas son travail. Sachant la façon dont le MPO a procédé dans le passé, le souci qu'il a mis dans ce travail, je n'arrive pas à y croire. Dire que la démarche est fondée sur les plaintes qui sont présentées, je ne veux pas prendre trop de temps, mais...

Le président : Avez-vous une question à poser? Vous mettez cela au compte rendu.

Le sénateur St. Germain : C'est important. Je ne connais en Colombie-Britannique personne qui ait une tête sur les épaules et qui souhaite en même temps mettre en péril nos cours d'eau. Quand j'entends dire que le MPO ne fait pas son travail, je n'arrive pas à y croire.

Le président : Nous allons vérifier cela. C'est pourquoi nous invitons les gens à venir témoigner.

Le sénateur St. Germain : Je crois qu'il faudrait enquêter là-dessus.

Le président : Voulez-vous réagir à cela ou vous en tenez-vous à ce que vous avez dit déjà, ce qui voudrait dire qu'il n'y a pas de malentendu?

M. Hill : J'apporterai rapidement une précision, soit que la démarche ne dépend pas entièrement des plaintes formulées. Le MPO évalue quand même les projets et prescrit quand même des mesures d'atténuation. Ce dont nous nous soucions, c'est de l'absence d'une évaluation stratégique qui permettrait de déterminer si les installations en question devraient même être construites là où il y a du saumon.

Le président : Nous ne pouvons plus annuler d'expéditions de pêche.

Le sénateur Brown : Je tiens à réitérer ce que le sénateur nous a dit, soit qu'il y a 300 000 cours d'eau en Colombie-Britannique et qu'il y a, je crois plus de quatre millions de personnes. Quitte à renvoyer l'information plus tard, pourriez-vous nous dire quelle part de la Colombie-Britannique est mise en valeur en tant que pourcentage de la taille de la province et combien de cours d'eau au total sont visés par les projets en question, en tant que pourcentage de l'ensemble?

M. Hill : Je pourrais communiquer de nouveau avec vous pour vous donner un pourcentage de l'ensemble. Je ferai une remarque : les plus fortes concentrations d'aménagements se trouvent dans le sud-ouest de la Colombie-Britannique et dans quelques autres zones, là où un projet peut se justifier le mieux d'un point de vue économique, étant donné la proximité du réseau électrique et des marchés.

When you ask that question, as a percentage of the size of B.C., that is a good question. However, another question that might be more important would be looking at it from a regional basis, especially on the south coast of B.C., where we see some of the last best habitats for sensitive species such as grizzly bears and marbled murrelets being encroached upon by these developments. Every inlet up the south coast of B.C. has development proposals in it for these projects. It is quite significant in that region.

The Chair: Sir, thank you very much indeed. If you can send us that other information, that would be helpful. We will take note of not only your excellent brief but what you have said to us today. If we find that we have to call you back on Senator St. Germain's point, you might get another trip. Thank you for coming.

We have another witness who is waiting patiently here, Mr. Ron Middleton, Director of Environmental Management Services with Transportation Alberta. According to our original schedule, he would have been finished now, but we were 20 minutes late starting.

Senator Banks: Mr. Chair, before we proceed, this witness has said, if I understood him correctly, that DFO has devolved authority for fish habitat, other than for salmon, to the province. Can we find out whether that is so, and if so, is it by agreement?

The Chair: This delegation?

Senator Banks: Yes.

The Chair: Mr. Hill, there was one point. You spoke about a delegation of certain authority from DFO to provincial authorities for certain species other than salmon, I think it was.

Mr. Hill: Yes, that is correct.

The Chair: Is that pursuant to a regulation, to a written document, a sharing of powers?

Mr. Hill: I think it is a practical sharing of powers in that the province has management over the streams and the valleys and DFO is more focused on the oceans. Because salmon migrate from the streams to the oceans, DFO maintains authority over them; but the province deals with the other species that do not migrate out to the ocean, except for steelhead.

The Chair: Thank you. I should point out that probably those answers will not get onto the record. That is helpful. We will get in touch with you if we need more fleshing out.

Le pourcentage de l'ensemble de la Colombie-Britannique — voilà une bonne question. Par contre, une question qui serait peut-être plus importante viserait à dresser le tableau régional de la question, surtout en ce qui concerne la côte sud de la province, là où se trouvent les derniers habitats de qualité des espèces sensibles comme le grizzly et le guillemot marbré, sur lequel viennent empiéter les aménagements dont nous parlons. Il y a des aménagements du genre qui sont proposés sur chacune des petites voies d'eau de la côte sud de la Colombie-Britannique. C'est un phénomène très important dans cette région-là.

Le président : Monsieur, merci beaucoup de votre contribution. Si vous pouvez nous transmettre les informations voulues, nous vous en saurons gré. Nous prenons note non seulement de l'excellent mémoire que vous avez présenté, mais aussi de ce que vous êtes venu nous dire aujourd'hui. Si nous constatons que nous devons vous rappeler pour éclaircir le point soulevé par le sénateur St. Germain, vous allez peut-être faire un autre voyage. Merci d'être venu.

Il y a un autre témoin ici qui attend patiemment, soit M. Ron Middleton, directeur, Environmental Management Services, ministère des Transports de l'Alberta. Selon notre horaire initial, il aurait déjà terminé à l'heure qu'il est, mais nous avons commencé 20 minutes en retard.

Le sénateur Banks : Monsieur le président, avant de continuer, une remarque : si j'ai bien compris, le témoin que nous venons d'entendre a affirmé que le MPO a délégué ses pouvoirs relatifs à l'habitat des poissons, sauf le cas du saumon, à la province. Pouvons-nous déterminer si cela est vrai et, le cas échéant, si c'est par une entente quelconque?

Le président : La délégation du pouvoir?

Le sénateur Banks : Oui.

Le président : Monsieur Hill, il y a un point en particulier qui reste en suspens. Vous avez parlé de la délégation de certains pouvoirs du MPO aux autorités provinciales, en rapport avec certaines espèces de poisson autres que le saumon, je crois.

M. Hill : Oui, c'est cela.

Le président : Est-ce conformément à un règlement, à un document écrit; un partage des pouvoirs?

M. Hill : Je crois que c'est un partage pratique des pouvoirs qui a été établi avec la province, qui s'occupe des ruisseaux et des vallées, alors que le MPO s'occupe davantage des océans. Comme le saumon migre du ruisseau à l'océan, le MPO demeure l'autorité compétente pour le saumon; par contre, la province s'occupe des autres espèces, celles qui ne migrent pas vers l'océan, sauf la truite arc-en-ciel.

Le président : Merci. Je voudrais souligner que ces réponses-là ne se retrouveront probablement pas sur le compte rendu. Vous avez apporté une contribution utile. Nous allons communiquer avec vous pour approfondir des questions au besoin.

Mr. Middleton, it is very good of you to come here from Alberta to share in these deliberations on the Navigable Waters Protection Act. I believe we have your written submission. Without further ado, please proceed with your brief statement, after which we will ask you some questions.

Ron Middleton, Director, Environmental Management Services, Transportation Alberta: Thank you for inviting me. I have worked for the Government of Alberta for 33 years in the areas of water resources and transportation. I did pioneer work in Alberta to determine flow requirements for boating on Alberta rivers. Currently, my section in transportation is responsible for environmental matters and regulatory approvals related to highway and water projects. Yes, I am a recreational paddler.

Last year, I presented to the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities with respect to the NWPA. At that time, I spoke on behalf of all provincial and territorial transportation agencies, with the exception of those of Quebec, Prince Edward Island and Nunavut. Given the short time that I have had to prepare and consult, I am not able to claim a similar mandate this evening. However, I will reflect the views that I stated in my earlier presentation. My comments and knowledge are limited to those sections of the NWPA that relate to the approval of works in navigable waters.

Approvals under the Navigable Waters Protection Act are the most vexatious of all the regulatory approvals for construction and maintenance of the kinds of works that we do. These approvals routinely require years to obtain, and rarely result in positive project changes. The projects we deliver are in the public interest and are driven by concerns for safety and economic efficiency. Delays in delivery cost money and lives. In the delivery of our projects, we are not blind to the need for environmental protection or to the welfare of users other than the driving public. We, in Alberta Transportation, as with our sister agencies across the country, assess the environmental implications of our activities and take measures to mitigate their impacts, irrespective of regulatory requirements. The professionals who design our projects are concerned with and liable for public safety. In the cases of bridges and culverts, this includes those who use the waterways as well as those who use the roads.

We look for the following characteristics in all of our regulatory approvals: predictability, timeliness, fairness and reasonableness, and value added. In our experience, the NWPA and the manner in which it is currently administered offers none of these. The only predictability in the process is that it will not be timely. We routinely undertake discussion on the manner in which navigation will be accommodated on waterways that have never

Monsieur Middleton, il est très bon de votre part de venir de l'Alberta assister à nos délibérations à propos de la Loi sur la protection des eaux navigables. Je crois que nous avons en main votre mémoire. Sans plus tarder, je vous demande de présenter une brève déclaration, après quoi nous allons vous poser des questions.

Ron Middleton, directeur, services de la gestion environnementale, ministère des Transports de l'Alberta : Merci de m'avoir invité. Je travaille pour le gouvernement de l'Alberta depuis 33 ans dans le domaine des transports et des ressources en eau. J'ai fait un travail de pionnier dans la province en déterminant les débits requis pour la navigation sur les rivières de l'Alberta. À l'heure actuelle, ma section au ministère des Transports se charge des questions environnementales et approbations réglementaires relativement aux routes et aux aménagements hydrauliques. Oui, je fais du canot-kayak dans mes loisirs.

L'an dernier, j'ai présenté un exposé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités à propos de la LPEN. Je représentais alors toutes les agences de transport provinciales et territoriales, à l'exception de celles du Québec, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nunavut. Compte tenu du temps limité dont j'ai disposé pour préparer le mémoire et consulter les intéressés, je ne saurais dire que mon mandat est pareil ce soir. Je m'en tiendrai aux points de vue que j'ai présentés la dernière fois. Mes commentaires et mon champ de compétence se limitent aux sections de la LPEN qui ont trait à l'approbation des travaux dans les eaux navigables.

Les approbations soumises à la Loi sur la protection des eaux navigables sont les plus vexatoires de toutes les approbations réglementaires s'appliquant à la réalisation et à l'entretien du type d'ouvrage dont nous occupons. D'ordinaire, il faut des années pour les obtenir, et elles n'aboutissent que rarement à des améliorations dignes de mention. Nous administrons des projets d'intérêt public qui visent à répondre à des préoccupations en matière de sécurité et de rentabilité économique. Les retards sont coûteux en argent et en vies humaines. Quand il s'agit de réaliser les travaux nécessaires à nos projets, nous ne sommes pas insensibles à la nécessité de protéger l'environnement ou de veiller au bien-être des usagers autres que les automobilistes. Au ministère des Transports de l'Alberta, comme le font nos homologues à l'échelle du pays, nous évaluons les retombées environnementales de nos activités et prenons les mesures requises pour en atténuer les impacts, indépendamment des exigences réglementaires. Les professionnels qui conçoivent nos projets sont soucieux de la sécurité publique et ils en sont responsables. Dans le cas des ponts et des ponceaux, cela comprend la sécurité des usagers des voies d'eau autant que celle des usagers du réseau routier.

Dans le cadre des approbations réglementaires, nous examinons toujours les caractéristiques suivantes : la prévisibilité, la rapidité d'exécution; le caractère équitable et raisonnable, et la valeur ajoutée. Selon notre expérience, la LPEN et son mode d'administration actuel ne réunissent aucune de ces qualités. Tout ce qu'on peut prédire à propos du processus, c'est que ce ne sera pas assez rapide. Nous discutons courageusement des

seen a boat and have no prospect of ever doing so. As stated above, rarely does the project result in significant positive change to a project.

I would like to point out that for much of the 20th century, the Navigable Waters Protection Act was largely ignored. Very few projects, including many constructed by the federal government, went ahead without scrutiny or approval under the act. If the act and its related approval process were fulfilling a truly valuable function, one would expect that this period of unregulated development would have resulted in substantial impingement on the ability to safely navigate Canadian waters. That has not happened.

A few years ago, Alberta consulted with all the boating clubs in the province with a view to actually establishing a map delineating navigable waters in the province. At that time, we also solicited information regarding man-made structures that presented a hazard or obstruction to navigation. That list was remarkably short. We provided it to the Standing Committee on Transportation, Infrastructure and Communities. I would do the same for this committee, should you wish that copy.

The Chair: Thank you, that would be helpful.

Mr. Middleton: I will make a note of that.

The Chair: Did you appear before SCOTIC in connection with Bill C-10?

Mr. Middleton: No. It was as a result of the committee report in anticipation of amendments to the act.

The Chair: Thank you.

Mr. Middleton: I was as surprised as anyone to find them in the budget bill.

The Chair: Were you pleased or displeased?

Mr. Middleton: We will get to that, if I may.

With respect to the amendments to the NWPA that were part of the budget bill, we support their intention, which we believe was to reduce unnecessary bureaucracy in administration of the act and to address some of its most obvious shortcomings. By and large, the amendments present the possibility of relief but do not guarantee it.

The one concrete change under the act that we fully support is to grant existing provincial works legal status under the NWPA. We have many circumstances where urgent repairs to bridges have been delayed because they were considered "unlawful" as they were never registered. Transport Canada has refused to accept an application for such repairs until the project is registered under the act — a process that takes a minimum of six months. I believe that Mr. Osbaldeston previously stated that

mesures à prendre pour assurer la navigation sur des voies d'eau où il n'y a jamais eu le moindre bateau et où rien n'indique qu'il pourrait y en avoir un jour. Comme je l'ai mentionné plus tôt, le processus ne débouche que rarement sur une amélioration notable d'un projet.

Je voudrais faire remarquer que, pour une bonne part du XX^e siècle, la Loi sur la protection des voies navigables est restée lettre morte. Rares sont les projets ayant été menés à terme sans avoir été soumis aux approbations ou examens prévus dans la loi, y compris bon nombre des projets du gouvernement fédéral. Si la loi et le procédé d'approbation qui s'y rapporte exerçaient vraiment une fonction utile, on pourrait s'attendre à ce que la période où les travaux ont échappé à la réglementation ait compromis sensiblement la capacité de naviguer en toute sécurité sur les cours d'eau du Canada.

Il y a quelques années, l'Alberta a consulté tous les clubs nautiques en vue d'élaborer une carte des cours navigables de la province. À l'époque, on a recueilli aussi de l'information sur les structures bâties constituant un risque ou un obstacle à la navigation. La liste était remarquablement brève. Nous l'avons transmise au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je ferais de même avec votre comité à vous, si vous souhaitez en obtenir un exemplaire.

Le président : Merci, ce serait utile.

M. Middleton : J'en prends note.

Le président : Avez-vous témoigné devant le CPTIC à propos du projet de loi C-10?

M. Middleton : Non. C'était en réaction au rapport du comité, en prévision des modifications de la loi.

Le président : Merci.

M. Middleton : Comme tout le monde, j'ai été surpris de trouver cela dans la loi d'exécution du budget.

Le président : En étiez-vous heureux ou non?

M. Middleton : Nous y arriverons, si vous le permettez...

Quant aux modifications de la LPEN qui figurent dans le projet de loi sur le budget, nous sommes d'accord avec leur intention, qui, croyons-nous, est de réduire la bureaucratie inutile entourant l'administration de la loi et d'éliminer quelques-unes des lacunes les plus manifestes de la loi. Ensemble, les modifications proposées laissent entrevoir un redressement, sans garantir que cela se fera.

La seule modification concrète de la loi que nous appuyons sans réserve est l'octroi d'un statut réglementaire aux travaux provinciaux sous le régime de la LPEN. Souvent, les travaux urgents de réparation de ponts dégradés ont été retardés, parce que jugés « illégaux », n'ayant pas été enregistrés. Transports Canada refuse d'accepter toute demande de réparation là où le projet n'est pas enregistré conformément à la loi — processus qui exige au minimum six mois. M. Osbaldeston vous l'a dit

many repairs and such things that are regulated do not even affect the navigation window but still have to be approved.

I will note that we do not have any objection to the increase of fines under the act. The size of the potential penalty is irrelevant to our endeavour to obey the law. We also have no objection to authorizing representatives of Transport Canada to enter project sites for purposes of inspection. We have never denied them access, even without that authority. We are a little surprised with the extent of the search and seizure authority that the amendments grant, and we have some difficulty in seeing the need for that level of authority; but so be it.

The most significant changes are those that grant substantial discretionary power to the minister and to the Governor-in-Council. These include the potential to exclude classes of waterways and classes of works from the approval process. They also include the authority to arbitrarily amend or cancel an approval. Only time will tell how this discretion will be exercised.

In the case of the exemptions, if the intention is simply to formalize those that Transport Canada already examines, it will provide very little value to our organizations. The exemptions capture very few of our projects, and the only potential value would be the reduction in Transport Canada staff workload, which would result in more timely review of our projects. The ability to amend or cancel approvals injects uncertainty into the process and, as noted, that is among our highest concerns.

Concern has been expressed about the removal of some projects from the CEAA review process. I can say from experience that environmental conditions are rarely included in the Navigable Waters Protection Act approvals. Their focus is almost exclusively related to navigation issues. It is also difficult to imagine a situation where a project involving impacts to an environmentally sensitive waterway would not trigger an approval under the Fisheries Act. With respect to your earlier discussion, there is no delegation of authority from DFO to the provincial agency in Alberta or across the Prairies. Of that I am sure.

The Chair: Were you familiar with the B.C. agreement that the previous witness described?

Mr. Middleton: I was not aware of it but I was aware of amendments to the Fisheries Act that allowed that kind of agreement to occur; so it is quite plausible.

The Chair: It makes sense, does it not, in terms of sharing?

auparavant, je crois : nombreuses sont les réparations et autres mesures qui ne touchent même pas la question de la navigation, mais qui sont réglementées, si bien qu'il faut encore les faire approuver.

Je ferai remarquer que nous ne nous opposons pas à l'accroissement des amendes imposées sous le régime de la loi. Peu nous importe l'importance de la peine, étant donné que nous entendons nous conformer à la loi. De même, nous ne nous opposons pas à ce que les représentants de Transports Canada puissent pénétrer sur les chantiers à des fins d'inspection. Même en l'absence d'un tel mandat d'inspection, nous ne leur avons jamais refusé l'accès au chantier. Nous sommes un peu surpris de l'étendue des pouvoirs de perquisition et de saisie prévus dans les modifications et nous voyons mal en quoi il est nécessaire de disposer d'un tel pouvoir; mais, bon, ainsi soit-il.

Les changements les plus significatifs sont ceux qui confèrent un pouvoir discrétionnaire substantiel au ministre et au gouverneur en conseil. Ils peuvent notamment exclure certaines catégories de cours d'eau et d'ouvrages du processus d'approbation, ainsi que modifier ou annuler arbitrairement une approbation. Seul le temps nous dira comment ce pouvoir discrétionnaire sera exercé.

Pour ce qui est des exemptions, si on vise tout simplement à officialiser celles que Transports Canada examine déjà, nos organismes n'y gagneront pas grand-chose. Les exemptions ne s'appliquent qu'à une très petite part de nos projets, et le seul mérite d'une telle disposition serait de réduire la charge de travail du personnel de Transports Canada, ce qui accélérerait l'examen de nos projets. La capacité de modifier ou d'annuler ainsi des approbations rend le processus plus incertain et, comme nous l'avons déjà souligné, ce problème figure parmi nos premières préoccupations.

Le fait que certains projets soient soustraits au processus de révision associé à la LCEE est source d'inquiétude. Je peux vous dire d'expérience que les conditions environnementales font rarement partie des critères d'approbation appliqués sous le régime de la Loi sur la protection des eaux navigables. Ce sont presque uniquement les questions de navigation qui sont prises en considération. Il est également difficile d'imaginer un projet pouvant avoir un impact sur un cours d'eau écologiquement sensible qui n'enclencherait pas le processus d'approbation conformément à la Loi sur les pêches. À propos du point dont vous avez discuté plus tôt, le MPO ne délègue aucun pouvoir à l'organisme provincial en Alberta ou dans les Prairies. J'en suis parfaitement sûr.

Le président : Étiez-vous au courant de l'arrangement avec la Colombie-Britannique dont le témoin précédent a fait la description?

M. Middleton : Je n'étais pas au courant, mais je savais que les modifications de la Loi sur les pêches autorisaient ce genre d'arrangement; c'est donc tout à fait plausible.

Le président : Cela paraît logique, ce partage des pouvoirs, non?

Mr. Middleton: Yes. There was a time when there was that informal sharing agreement, but I will not go into the ugly history of how that fell apart in other parts of country.

In Alberta, as in other regions, watercourse crossings routinely require approvals under at least two federal and two provincial acts. These involve some measure of environmental scrutiny and public notification or consultation. I point out that the federal-provincial harmonization agreements relate only to major environmental assessments with full screenings and panel-type hearings, and not to the desktop and smaller-level screenings. Similarly, these projects are also regulated by dozens of pieces of legislation that might not require approvals but provide a measure of environmental protection. I will leave it at that.

The Chair: That was most interesting and, to some extent, exposed us to the other side of the coin.

Senator McCoy: Thank you. It was a delight to hear from a fellow Albertan, although we have never met before. I appreciate the clarity of your testimony which I read from the House of Commons committee and hear again today.

I very much appreciate the criteria that you have explicitly authored by which we might judge a regulatory regime. We can go through those criteria. I do not think I am quite organized enough to do so in a logical fashion, but I want to ask you about three areas. I think they will each, in their own way, fit within those criteria.

First, I would like to hear more about your method of ascertaining which navigable waters were a priority within Alberta — that is, those requiring attention from a regulatory point of view, whether it was navigational or environmental. You said this last year before the House of Commons committee; you have said it again today. I would like you to expand upon the example that you have just given to us. You sat down and actually went through examples with members of the boating community, and I presume other stakeholders.

Could you describe that process and the value that it gave you as a regulator?

Mr. Middleton: I certainly can. We are not a regulator. We are regulated, but we sometimes step beyond our bounds to test what is possible. That was such an exercise. After having gone through many years of discussion with my colleagues in Transport Canada on navigable waters, I said: "How hard can this be?" I happened to have a summer student who was in her first year at university, and I said to her: "Gather up every boating guide ever written for

M. Middleton : Oui. Un tel accord de partage existait officiellement, mais je ne vous raconterai pas ce qui a fait que ça s'est effondré dans d'autres régions du pays. L'histoire est peu édifiante.

En Alberta, comme dans d'autres régions, les ouvrages de franchissement d'un cours d'eau doivent être approuvés sous le régime d'au moins deux lois fédérales et deux lois provinciales. Jusqu'à un certain point, cela suppose qu'il y ait des études écologiques de même qu'une annonce publique ou une consultation populaire. Je ferai remarquer que l'accord d'harmonisation fédéral-provincial ne porte que sur des évaluations environnementales majeures où il y a un examen préalable en bonne et due forme et des audiences aussi, et non pas l'examen préalable fondé sur une étude des documents, l'examen préalable des projets de moindre envergure. De même, il y a une multitude de dispositions législatives qui peuvent n'exiger aucune approbation, mais qui servent néanmoins, dans une certaine mesure à protéger l'environnement. Je m'arrêterai là.

Le président : C'était très intéressant et, dans une certaine mesure, cela nous a montré l'autre côté de la médaille.

Le sénateur McCoy : Merci. Je me suis réjoui d'entendre le point de vue d'un autre Albertain, même s'il faut dire que nous ne nous sommes jamais rencontrés. J'apprécie la clarté de votre témoignage, que j'ai lu dans les documents du comité de la Chambre des communes, et que j'ai eu l'occasion d'entendre encore une fois aujourd'hui.

J'apprécie beaucoup les critères que vous avez mis au point, par lesquels nous pouvons juger un régime de réglementation. Nous pouvons les passer en revue. Je ne crois pas être assez organisé pour le faire de façon logique, mais je vous poserai des questions sur trois points. Selon moi, chacun de ces points se rattachera à sa façon aux critères en question.

Premièrement, j'aimerais que vous donniez des précisions sur la méthode que vous avez employée pour déterminer quelles zones navigables avaient la priorité en Alberta — c'est-à-dire celles qui méritaient votre attention du point de vue réglementaire, pour des raisons liées à la navigation ou à l'environnement. Vous l'avez mentionné l'an dernier devant le comité de la Chambre des communes; vous l'avez fait de nouveau aujourd'hui. J'aimerais que vous nous donniez des précisions sur l'exemple que vous venez de nous citer. Vous avez rencontré des gens du milieu nautique et, je le présume, d'autres intervenants, et vous avez passé en revue un certain nombre d'exemples.

Pourriez-vous décrire cette démarche et nous dire quelle valeur elle a pu avoir du point de vue d'une autorité chargée de la réglementation?

M. Middleton : Certainement. Nous ne sommes pas un organisme de réglementation. Nous sommes visés par la réglementation, mais, parfois, nous sortons de nos limites pour voir ce qu'il est possible de faire. C'est de ce genre d'exercice qu'il s'agit. Après avoir discuté de la question des zones navigables pendant des années avec mes collègues de Transports Canada, j'ai dit : « Est-ce que ça peut être à ce point difficile? » Je me trouvais

Alberta and take every reach of rivers described in there and map them.” I then asked her to contact every single boating club in Alberta, white water association, all of those associations —

The Chair: How many summers was this job for?

Mr. Middleton: Just one summer. She is a good girl, a very ambitious lady. She managed to get hold of all of the trip diaries of all of the trips that they had ever done and I had her map those as well. We also talked to our people in Transport Canada — I think it was the Coast Guard at the time — and said: “You do determinations of navigability all the time. Would you happen to have them all on a spreadsheet for Alberta?” After some discussion, they actually did have this material and they sent me some 4,400 independent determinations of navigability, which one of our people who was clever with mapping was able to throw on to the map as well.

Beyond that, I had a hydro technical engineer seconded to my group for about a year and he took over those projects. He took all those sources of information and extrapolated them on to a map using the physical characteristics of the rivers that we already knew were considered navigable. He expanded them out into the areas where we had no information and said: “If this river and this location of this type is this deep and this wide and is navigable, then this one up here probably is, too.” It took him about a year of part-time work to finish that work for the entire province. We then sent that map back to a couple of representatives of the boating community and said: “What do you think?” Most of them said: “We have not ever gone that far up the system; maybe now we will try.”

Senator McCoy: That is very helpful.

The second of my three questions concerns what I would call regulatory triage. I have run various regulatory efforts over my career, and I do know that one attempts to do some kind of triage. You organize your effort so that you spend most of your time on the critical cases and the least of your time on the routine, mundane cases that you recognize, after looking at them, are not adversely affecting the public interest. That is how you make things timely and effective in a regulatory system.

We have heard from the department and from the manager of the navigable waters protection program that they felt that they had to look at every project in the same way, notwithstanding it was a major project, a big bridge — and the Confederation Bridge keeps coming up, I guess because it is very large — and every minor one. The parliamentary secretary for the MP for Fort

à avoir sous mes ordres une étudiante pour l'été, qui en était à sa première année à l'université. Je lui ai dit : « Réunis tous les guides nautiques à n'avoir jamais été écrits sur l'Alberta, prends chacune des rivières qui sont décrites et dresse une carte. » Puis, je lui ai demandé de communiquer avec chaque club nautique de l'Alberta, chaque association de descente en eaux vives, toutes ces associations-là...

Le président : Combien d'étés avait-elle pour faire ce travail-là?

M. Middleton : Un seul été. C'est une bonne fille, très ambitieuse. Elle a réussi à mettre la main sur tous les journaux de bord que ces gens-là aient pu tenir; je lui ai demandé de cartographier cela aussi. Nous avons aussi discuté avec les responsables de Transports Canada — je crois que c'était la Garde côtière à l'époque — en disant : « Vous déterminez régulièrement le caractère navigable de cours d'eau. Auriez-vous tout cela sur un tableau pour l'Alberta? » Après avoir discuté quelque peu de la question, on est parvenu à déterminer qu'ils disposaient bel et bien des renseignements aux questions. Ils m'ont transmis quelque chose comme 4 400 déterminations du caractère navigable d'un cours d'eau, que l'un de nos gens, fort habile, a réussi à cartographier aussi.

À part cela, j'ai obtenu qu'on détache un ingénieur hydrotechnique auprès de mon groupe pendant un an environ. Il a pris en charge tous ces projets-là. Il a pris toutes les sources d'information en question et a fait sur une carte des extrapolations à partir des caractéristiques physiques des cours d'eau dont nous savions déjà qu'ils étaient considérés comme navigables. Il a transposé les données aux secteurs pour lesquels nous n'avions aucun renseignement et a dit : « Si ce cours d'eau, qui se trouve à cet endroit et qui est de tel type avec telle largeur et telle profondeur, est navigable, l'autre cours d'eau qui se retrouve là l'est probablement aussi. » Il lui a fallu environ un an à temps partiel pour achever ce travail, appliqué à la province entière. Nous avons donc alors envoyé la carte à quelques représentants du milieu nautique en disant : « Qu'en pensez-vous? » La plupart ont répondu : « Nous ne sommes jamais montés jusque-là dans le réseau; nous allons peut-être essayer maintenant. »

Le sénateur McCoy : Voilà qui est très utile.

La deuxième des trois questions que j'ai à poser porte sur ce que j'appelle le triage réglementaire. J'ai dirigé diverses initiatives de réglementation pendant ma carrière et je sais qu'on essaie toujours de faire un triage quelconque. On organise les efforts de manière à consacrer le plus clair de son temps aux cas critiques et le moins de temps possible aux cas de routine, aux cas ordinaires dont on sait, pour les avoir examinés, qu'il n'y aura pas d'effets néfastes du point de vue de l'intérêt public. C'est comme cela qu'on en arrive à un régime de réglementation efficace, y compris pour les délais.

Le ministère et le gestionnaire responsable du programme de protection des eaux navigables nous l'ont dit. Selon eux, il fallait soumettre chaque projet au même examen, qu'il s'agisse d'un projet d'envergure, un grand pont — le cas du pont de la Confédération revient sans cesse, parce que c'est de très grande envergure, j'imagine — ou d'un petit projet. Selon le secrétaire

McMurray said that it took two inspectors driving two hours out and two hours back to look at his brother's dock. They look at every project in the same way.

I invite you to comment on your experience, including your comment today in which you said that you had to wait six months for them to tell you whether they would involve themselves in your project. I would invite you to talk about what prompted me to ask the parliamentary secretary this: Did no one do any efficiency study of the navigable waters protection program?

Mr. Middleton: I agree with you that the procedures are about 1880s vintage. I am not sure how much discretion the officers feel they have in these matters, because the act itself does not differentiate, and the act itself is very prescriptive. It includes things we would never write into legislation today.

Senator McCoy: Have those been corrected?

Mr. Middleton: Some have, and some in surprising ways. Some of the amendments went to places in the act where I would not have expected them. I had to type up two different copies of it to see what had really changed. It was very creative on someone's part.

To answer your question: Yes. These issues of defining an important waterway and where areas of interest exist are important. You can also look at types of activities and the likelihood of them having an impact on navigation. In that, I refer to public safety more than anything else.

Many other regulatory agencies are struggling with these same things. The Department of Fisheries and Oceans is trying to implement a risk-management framework. That is exactly what they are doing, where they say: "Do not sweat the small stuff. If it has a low fisheries value, or is a small project, give it little attention; save your energy for those in the upper left-hand corner."

With their minor projects and minor waterways, Transport Canada is taking small steps in that direction; they just have not defined it as such. They have a long way to go to get there. Ironically, in many cases it is not the big projects that are the issue with respect to navigation. A big bridge over a big river will have large clearance underneath it by definition. You have to pass flood flows. You do not want big trees hanging up on them, even if you did not care about the boaters. When you get down to the medium-sized ones where you are saying, "Should we put in a culvert or a bridge," that is where you have the interesting discussions. That is probably where the majority of effort should be spent.

Senator McCoy: We could spend a longer time speaking with you, as with all our good witnesses. My last question addresses a point that I think you are making and that I have implicitly raised, namely, an increase in the new act that has been given to

parlementaire du député de Fort McMurray, les deux inspecteurs qui sont allés examiner le quai de son frère ont pris deux heures pour se rendre en voiture et deux heures pour revenir. Ils soumettent chaque projet au même examen.

Je vous invite à faire part de votre expérience, notamment en rapport avec ce que vous avez dit aujourd'hui, soit qu'il a fallu attendre six mois pour qu'ils vous disent enfin s'ils allaient participer au projet ou non. Je vous inviterais à traiter de ce qui m'a poussé à demander au secrétaire parlementaire : personne n'a-t-il donc étudié le programme de protection des eaux navigables du point de vue de l'efficacité?

M. Middleton : Je suis d'accord avec vous pour dire que les procédures sont celles d'une époque ancienne. Je ne sais pas jusqu'à quel point les agents ont l'impression d'avoir une marge de manœuvre dans ces affaires-là, étant donné que la loi elle-même ne fait pas de distinction et qu'elle est très normative. Elle comporte des éléments qui ne se retrouveraient jamais dans une loi écrite aujourd'hui.

Le sénateur McCoy : A-t-on corrigé ces éléments-là?

M. Middleton : Dans certains cas, oui, et parfois par des moyens surprenants. Certaines des modifications de la loi se sont retrouvées là où je ne me serais pas attendu à les voir. Il m'a fallu dactylographier deux copies différentes pour voir ce qui avait vraiment changé. Quelqu'un a été très créatif.

Pour répondre à votre question : oui. Ces questions — définir quel cours d'eau est important et quelles sont les zones d'intérêt — sont importantes. On peut aussi examiner les types d'activités dont il est question et les probabilités qu'ils aient un impact sur la navigation. De ce point de vue-là, je pense à la sécurité publique, avant tout le reste.

Les organismes de réglementation sont nombreux à se débattre avec les mêmes questions. Le ministère des Pêches et Océans essaie de mettre en place un cadre de gestion des risques. C'est exactement ce qu'on fait quand on dit : « Ne vous souciez pas des trucs mineurs. C'est de peu de valeur du point de vue des pêches, c'est un petit projet, n'y accordez pas beaucoup d'attention; gardez votre énergie pour les projets qui figurent en tête de liste. »

Avec ses petits projets et ses cours d'eau mineurs, Transports Canada fait des petits pas dans cette direction-là; c'est juste que ce n'est pas défini en tant que tel. Les gens ont beaucoup de chemin à faire pour en arriver là. Fait paradoxal, dans bien des cas, ce ne sont pas les projets d'envergure qui posent des problèmes du point de vue de la navigation. Un grand pont construit au-dessus d'une grande rivière aura forcément un bon dégagement. Il faut prévoir la montée des eaux de crue. On ne veut pas de gros arbres qui les surplombent, même si on ne pense pas aux plaisanciers. Pour les projets de moyenne envergure où il s'agit de savoir si ce sera un pont ou un ponceau, les discussions deviennent intéressantes. C'est probablement là que devrait se situer la majeure partie des efforts.

Le sénateur McCoy : Nous pourrions passer plus de temps à discuter avec vous, comme avec tous nos bons témoins. Ma dernière question porte sur un point que vous êtes en train de faire valoir, je crois, et que j'ai soulevé moi-même indirectement, soit

ministerial discretion. Time after time, it is as if someone threw their hands up in the air and said, "I do not know what to do, so let us just write the act in a way that, in the name of the minister at least, we can do whatever we jolly well please." "We do not have to give notice. No, there is no appeal process. We will just make it discretionary, which is to say arbitrary."

You are saying very politely: "We will see; let us wait and see." You have no way of having any predictability — of knowing how, even with the bad track record of administering this act, they will do so in the future.

Mr. Middleton: I think you have read what I wrote absolutely accurately.

Senator McCoy: You want to say more on the subject?

Mr. Middleton: Clearly, it can cut both ways and, in doing so, I think the department was buying itself some flexibility on dealing with the pressures of time, economy and whatever else. They are seeking your advice as to how to use this discretion now. That is what I am hearing.

I have my own briefing to my own senior management somewhere in this pile. It says essentially the same thing: We will just have to wait and see about this one because some of these, as I say, cut both ways in that, yes, we could see some fast-tracking of some of our other projects with this amendment. By the same token, they can arbitrarily withdraw approvals or change them once we have gone into the tender process. That is a dangerous thing for us.

Senator McCoy: I hope someone else asks the question around what other practical amendments you would recommend. However, I said I would have three, and that is all.

The Chair: Senator Banks may. He has the floor now.

Senator Banks: What other recommendations would you have?

Senator McCoy: Another Albertan. How clever of you!

Mr. Middleton: Interestingly enough, I would be quite content to cast some of the concerns with respect to discretion and those kinds of things in the arena of public opinion. I have no difficulty with public notification. A minister may wish to say, "Take Alberta's rivers navigability map and put it up on the web," which the new amendments allow him to do. He might add, "For the purpose of Alberta, this is our Navigable Waters Map," and then let the people who have appeared before you comment on that. That would be one way to put it out in a timely fashion.

que le pouvoir discrétionnaire du ministre est accru dans la nouvelle loi. Chaque fois, c'est comme le geste de quelqu'un qui est découragé : « Je ne sais pas quoi faire; rédigeons simplement la loi de telle sorte que, au nom du ministre, tout au moins, nous puissions faire comme bon nous semble. Nous n'avons pas d'avis à donner. Il n'y a pas de processus d'appel, non. Ce sera simplement un pouvoir discrétionnaire, c'est-à-dire arbitraire. »

Vous êtes en train de dire très poliment : « Nous allons voir; attendons de voir. » Ce n'est nullement prévisible — on ne peut savoir, même avec le triste bilan qui est associé à l'application de cette loi, comment cela va se faire à l'avenir.

M. Middleton : Je crois que vous avez parfaitement compris ce que j'ai écrit.

Le sénateur McCoy : Avez-vous autre chose à ajouter à ce sujet?

M. Middleton : Indéniablement, ça peut jouer dans un sens comme dans l'autre et je crois que le ministère, en agissant ainsi, se ménageait une marge de manœuvre pour les cas où l'urgence de la situation, l'économie ou je ne sais quoi encore lui force la main. On veut maintenant des conseils sur la façon d'utiliser ce pouvoir discrétionnaire-là. C'est ce que j'entends.

Il y a quelque part dans la pile ici la synthèse que j'ai préparée moi-même pour la haute direction de mon organisme. Ça dit essentiellement la même chose : nous allons tout simplement devoir attendre pour voir ce qu'il en est car, comme je l'ai dit, cela peut jouer dans un sens comme dans l'autre dans la mesure où, oui, les modifications en question pourraient déboucher sur le traitement en accéléré de certains de nos autres projets. De la même façon, on pourrait retirer arbitrairement une approbation ou y apporter des modifications une fois le processus d'appel d'offres lancé. C'est dangereux pour nous.

Le sénateur McCoy : J'espère que quelqu'un demandera quelles autres modifications pratiques vous recommanderiez. Tout de même, j'ai dit que je ne poserais que trois questions, et voilà qui est fait.

Le président : Le sénateur Banks le fera peut-être. C'est lui qui a maintenant la parole.

Le sénateur Banks : Quelles autres recommandations feriez-vous?

Le sénateur McCoy : Un autre Albertain. Que vous êtes brillant!

M. Middleton : Fait intéressant, je serais tout à fait heureux de laisser à l'opinion publique le soin de voir ce qu'il en est du pouvoir discrétionnaire et des autres éléments du genre. L'avis public ne me pose aucune difficulté. Le ministre voudra peut-être dire : « Prenez la carte de la navigabilité des rivières de l'Alberta et affichez-la sur le web », ce que les nouvelles modifications lui permettraient de faire. Il ajouterait peut-être : « Aux fins de l'Alberta, voici notre carte des eaux navigables », puis laissez aux gens qui ont témoigné devant vous le soin de commenter. Ce serait une façon de s'organiser pour que ça se fasse en temps utile.

Senator Banks: I think, when you were dealing with these matters, you have approached what, if we were not in government, I would be tempted to call common sense. I do not know how you got away with it, but good for you for having done that.

Since you have dealt with the question from stem to gudgeon, if I might put it like that, can you define navigable water? When you do, would you bear in mind questions of whether it is one day a year or 364 day a year, and whether you can float a canoe in three inches or a foot, or whatever? It says different things in the regulations and the act. You are a paddler, so perhaps you could help us out there.

The Chair: You were hoping he would ask that question.

Mr. Middleton: No, I was not. I threw out some possibilities when I gave my other presentation testimony. To a degree, I threw it back at that group, as well. I think the Government of Canada must have regard for what kinds of activities it wishes to regulate.

Clearly, when it was passed in 1880, this act was meant to protect the fur trade and similar endeavours, where the rivers truly were our highways. I understand that in Quebec the act is interpreted somewhat differently than in the rest of Canada and that, in fact, commerce is part of the definition of navigability in that province. That, at least, is the result of one of the court decisions I have read on it. You could choose to do that.

That said, you could look at some fairly straightforward definitions where you would have a series of technical definitions of the ability to float a craft with a draft of so much, with a frequency of so much. I have my hydrologist deal with these kinds of numbers all the time. Again, my friends in Transport Canada are sort of toying with a number of these ideas themselves. We are a fair distance apart on what we think is truly reasonable in terms of a definition here.

What they are attempting to do with respect to these definitions of minor waterways one could always do, as they are proposing to do here, and that is let the minister use the discretion and say, "All of these are exempt from the normal approval process." That could set the bar at a fairly "not-conservative" level, but make any projects on waterways below that subject to a public review and a notification saying that if someone does not believe a certain waterway is navigable, then come forth and tell us what you have used it for. I know of lots of farmers' fields in Alberta with little waterways across them that have been captured by this act, and that nobody has ever gone across in a boat and are not likely to do so.

Senator Banks: We have heard of examples of dug-outs called "navigable waters."

Le sénateur Banks : Je crois que vous avez abordé ces questions d'une manière qui repose sur ce que je serais tenté d'appeler, si je n'étais au gouvernement, le gros bon sens. Je ne sais pas comment vous avez fait pour vous en tirer, mais je vous en félicite.

Comme vous avez traité de la question de fond en comble, pouvez-vous définir les eaux navigables? En le faisant, voulez-vous tenir compte du fait qu'il faut savoir s'il s'agit d'eaux navigables un jour par année ou 364 jours par année, et s'il est possible d'utiliser un canoë dans trois pouces, sinon un pied d'eau ou je ne sais quoi encore? Il y a différentes choses qui sont dites dans le règlement et la loi. Vous allez vous-même sur l'eau; vous allez peut-être donc être en mesure de nous aider.

Le président : Vous espériez que le sénateur pose cette question-là.

M. Middleton : Non, je ne l'espérais pas. J'ai lancé quelques possibilités au moment de présenter mon autre témoignage. Jusqu'à un certain point, je lui ai lancé cela aussi. Je crois que le gouvernement du Canada devrait songer aux genres d'activités qu'il souhaite réglementer.

Indéniablement, au moment où elle a été adoptée en 1880, la loi en question visait à protéger le commerce des fourrures et les activités semblables, à un moment où les rivières nous servaient vraiment de routes. Je crois comprendre que, au Québec, la loi se prête à une interprétation un peu différente de celle qui a cours dans le reste du Canada et que, de fait, le commerce entre dans la définition de la navigabilité dans cette province-là. Tout au moins, c'est le résultat de l'un des arrêts que j'ai lus sur la question. Vous pourriez choisir cette option-là.

Cela dit, vous pourriez envisager des définitions assez simples et une série de définitions techniques pour dire qu'on met dans l'eau une embarcation avec tel tirant d'eau et à telle fréquence. Je confie couramment ce genre de tâches à mon hydrologue. Encore une fois, mes amis à Transports Canada jouent en quelque sorte avec plusieurs de ces idées-là eux-mêmes. Nous sommes plutôt loin de nous entendre sur ce qui nous paraîtrait vraiment raisonnable en fait de définitions.

Ce qu'ils essaient de faire avec les définitions proposées des cours d'eau mineurs, c'est de laisser au ministre la possibilité d'employer son pouvoir discrétionnaire et de dire : « Tous les cours d'eau suivants sont exemptés du processus normal d'approbation. » Il y aurait donc un certain niveau qui s'appliquerait, et qui ne serait pas trop bas, mais tout projet où le niveau est inférieur serait assujéti à un examen du public et à l'obligation de produire un avis : si quelqu'un croit que tel cours d'eau est navigable, qu'il vienne dire à quoi il lui a servi. Je connais en Alberta beaucoup de cultivateurs dont les champs sont traversés par des petits cours d'eau visés par la loi, mais que personne n'a jamais emprunté en bateau et qui ne seront vraisemblablement jamais empruntés en bateau.

Le sénateur Banks : Nous avons entendu parler de mares artificielles qui ont été déclarées comme étant des « eaux navigables ».

My final question has to do with what you have said and written on the record. I think there is a conflict with what you said. At the bottom of the first page of your written notes, you have said “very few projects” — meaning not very many projects — “including many constructed by the federal government went ahead without scrutiny or approval of the act.”

Then you said, “If the act and its related approval process were fulfilling a valuable function, one would expect that this period of unregulated development would have resulted in substantial impingement.” Do you mean to say in the first sentence “Very few projects, including many constructed by the federal government, went ahead with scrutiny”? It seems to me those two sentences operate the opposite of each other. I will leave it to you to just check that, because it is for the record, Mr. Middleton.

Mr. Middleton: Since I wrote it myself, very few projects went ahead with scrutiny, yes.

Senator Banks: Thank you.

Mr. Middleton: Thank you for that.

The Chair: Thank you for making that clarification, Senator Banks.

Senator Lang: I want to pursue that section of your brief, if I could, to clarify for the record. Basically, you are saying if the status quo had remained, and that has been in place for so many years, the major projects that went ahead, navigable water and the ability to navigate were taken into consideration on those projects and there were few impingements to that?

Mr. Middleton: They were either consciously taken into account or, as I said before, if you are building a large bridge, by the nature of the structure it will pass boats.

Senator Lang: The other question I had is in regard to the second page of your brief, and it has to do with the case of exemptions. You state:

... if the intention is simply to formalize those which Transport Canada was already examining, it will be of very little value to our organizations. The exemptions capture very few of our projects and the only potential value would be the reduction in Transport Canada staff workload. . .

Could you elaborate on that? My understanding was that the changes recommended were to take a broader area and, if it made sense, then you could do some exemptions. Is this a fact that you know what the exemptions are?

Ma dernière question porte sur ce que vous avez dit et ce que vous avez écrit. Le compte rendu en fait foi. Je crois qu'il y a quelque chose de contradictoire. Dans votre mémoire, à la deuxième page, en haut, vous dites : « Rares sont les projets ayant été menés à terme sans avoir été soumis aux approbations ou examens prévus dans la loi, y compris bon nombre des projets du gouvernement fédéral. »

Puis, vous ajoutez : « Si la loi et le procédé d'approbation qui s'y rapporte exerçaient vraiment une fonction utile, on pourrait s'attendre à ce que la période où les travaux ont échappé à la réglementation ait compromis sensiblement la capacité de naviguer en toute sécurité sur les cours d'eau du Canada. » Dans la première phrase, vouliez-vous dire : « Rares sont les projets menés à terme après avoir été soumis aux examens prévus dans la loi, y compris les nombreux projets administrés par le gouvernement fédéral? » Il me semble que ces deux phrases-là se contredisent. Je vous laisserai le soin de faire la vérification, pour le compte rendu, monsieur Middleton.

M. Middleton : Comme je l'ai écrit moi-même, je peux vous dire que rares sont les projets qui ont été menés à terme après avoir été soumis aux examens prévus, oui.

Le sénateur Banks : Merci.

M. Middleton : Merci.

Le président : Merci de la précision, sénateur Banks.

Le sénateur Lang : Je voudrais parler encore de cette partie de votre mémoire, si vous le permettez, pour éclairer le compte rendu. Essentiellement, vous affirmez que, si le statu quo avait été préservé — c'est comme cela depuis de nombreuses années —, les projets d'envergure qui auraient été menés à terme avec les eaux navigables et la capacité de naviguer... on aurait tenu compte de ces facteurs-là pour les projets en question et cela aurait rarement compromis la capacité de naviguer?

M. Middleton : Soit qu'on a sciemment tenu compte de ces facteurs-là ou, comme je l'ai dit plus tôt, s'il s'agit d'un grand pont, les bateaux vont pouvoir passer, étant donné la nature de la structure elle-même.

Le sénateur Lang : L'autre question que j'ai à poser nous renvoie à la troisième page de votre mémoire. Il est question des exemptions. Vous dites :

[...] si on vise tout simplement à officialiser celles que Transports Canada examine déjà, nos organismes n'y gagneront pas grand-chose. Les exemptions ne s'appliquent qu'à une très petite part de nos projets, et le seul mérite d'une telle disposition serait de réduire la charge de travail du personnel de Transports Canada...

Pourriez-vous nous donner des précisions là-dessus? Je croyais comprendre que les modifications recommandées s'inscriraient dans un champ d'action plus large et, si la chose était jugée raisonnable, les exemptions suivraient. Est-il vrai que vous savez quelles sont les exemptions?

Mr. Middleton: I have known what they have been working with for the last year or two. Even in the absence of amendments to the act, they have been producing little leaflets that define minor waterways, minor works, overhead cables and a number of things like that to which they were to say, "Do not even bother to apply for these." When I looked, they do not involve the kinds of waterways or works with which we would normally be involved. I just leafed through the hundreds of pages of transcripts that were forwarded to me, which talked about a minor waterway and something 1.2 metres wide — four feet. My canoe is 34-inches wide at the gunwales. My paddle takes a little room, but —

Senator St. Germain: Are you a fur trader?

Mr. Middleton: I could be convinced. As I say, they have been very conservative in these things.

For a number of years, we have had this sort of working agreement with the local Transport Canada people. They said "Do not bring us stuff that obviously is not navigable. We do not need the extra paper on our desk." Therefore, we have been making that decision for them, with very few problems.

Senator Lang: The purpose of the act is to work with the provinces and try to get a number of these projects under way, if it is possible and feasible. Could we hear from you what you would recommend should be there to broaden that exemption so that it would apply to some of the projects that you are looking at, which you feel should go ahead a little bit unfettered?

Mr. Middleton: Actually, many of our projects involve rehabilitation of existing structures. I would suggest that if we are rebuilding an existing structure and are not having any greater impingement on the navigational window, why do we need to go through a long approval process in order to do so? We have now grandfathered all of those old structures from the 20th century that never were approved. We said: let us start all over again; that was a very good move. If we are just putting them back the way they were or better, why would we have to approve them?

Senator Lang: My understanding of the act and the regulations is that if the government chose to do that on your recommendation, they would have the regulatory authority to do that, is that correct?

Mr. Middleton: That is correct.

Senator Lang: Do you know whether they have turned that down or are they considering your proposal?

Mr. Middleton: I have not seen anything with respect to the amendments. As far as I know, they have not. This could be a category of work.

Senator Lang: That is my point.

Senator McCoy: I do not believe they have included it in the regulations.

M. Middleton : Je connais les exemptions auxquelles les gens travaillent là-bas depuis un an ou deux. Même en l'absence de modifications de la loi, ils produisent des petits dépliants qui définissent les cours d'eau mineurs, les ouvrages mineurs, les câbles aériens et plusieurs autres éléments du genre, où ils allaient dire : « Ne prenez même pas la peine de présenter une demande. » Quand j'y ai jeté un coup d'œil, j'ai vu que ce n'était pas le genre de cours d'eau ou d'ouvrages qui nous intéresseraient habituellement. J'ai parcouru les centaines de pages de transcription qu'on m'a envoyées, où il était question d'un cours d'eau mineur et d'une largeur de l'ordre de 1,2 mètre — quatre pieds. Mon canoë a une largeur de 34 pouces. Ma pagaie prend un peu de place, mais...

Le sénateur St. Germain : Êtes-vous coureur des bois?

M. Middleton : On pourrait le croire. Comme je le dis, ils y sont allés avec beaucoup de modération.

Pendant plusieurs années, nous avions une sorte d'entente tacite avec les gens de Transports Canada. Ils disaient : « Ne venez pas nous voir s'il est évident que ce n'est pas navigable. Nous n'avons pas besoin de paperasse de plus. » Nous avons donc pris cette décision-là pour eux, sans que cela occasionne vraiment de problème.

Le sénateur Lang : Le but de la loi, c'est qu'on puisse travailler de concert avec les provinces et essayer de lancer certains de ces projets, dans la mesure du possible. Que recommanderiez-vous pour élargir l'exemption, qu'elle s'applique à certains des projets que vous examinez, qui, selon vous, devraient aller de l'avant sans entrave?

M. Middleton : De fait, bon nombre de nos projets consistent à remettre en état une structure existante. Dans la mesure où nous reconstruisons une structure existante sans qu'il y ait beaucoup d'effets du côté de la navigation, je demande pourquoi il faudrait se soumettre à un long processus d'approbation? Nous avons maintenant accepté toutes les vieilles structures du XX^e siècle, qui n'avaient jamais été approuvées, en vertu d'une clause de droit acquis. Nous avons dit : recommençons à neuf; c'était une très bonne idée. S'il s'agit simplement de les remettre en état ou de les améliorer, pourquoi faudrait-il une approbation?

Le sénateur Lang : Si j'ai bien compris la loi et le règlement, si le gouvernement choisit cette option sur votre recommandation, le règlement l'autorise à le faire, c'est bien cela?

M. Middleton : C'est cela.

Le sénateur Lang : Savez-vous s'ils ont rejeté cela, sinon, envisagent-ils votre proposition?

M. Middleton : Je n'ai rien vu qui touche les modifications. Autant que je sache, ils ne l'ont pas fait. Ce pourrait être une catégorie d'ouvrage.

Le sénateur Lang : C'est ce que je voulais dire.

Le sénateur McCoy : Je ne crois pas qu'ils aient inclus cela dans le règlement.

Mr. Middleton: That is not something I have seen them entertaining to date.

Senator Mitchell: Mr. Middleton, I am from Alberta too, and I am very impressed by your presentation.

Mr. Middleton: I feel very much at home here.

Senator Mitchell: You should. You have been very specific and clear. I have been wrestling — I think all of us have been, in many ways — with trying to figure out exactly what this bill does. You seem to meet us going the other way in pursuit of that question, because it does not seem to do very much. Therefore, we might argue: why bother doing it? And those who are advocating it might argue that if it does not seem to do very much, why not do it?

However, that is not really what they argue. What they seem to argue is that we have to do this so that we will reduce duplication; we will speed up approvals and we will be able to get shovels in the ground on all these huge projects so critical to the stimulus of the economy.

One of your major conclusions is that this will not really affect any of the projects you are working on now, in any event. Do you see how this act would speed up the development, the implementation of a major project of any kind?

Mr. Middleton: Not unless the minister or Governor-in-Council uses the discretion in a way that I have yet to see coming from Transport Canada. Even for a major project — and we are attempting to negotiate something like this with Transport Canada right now, because it is going to be a P3 project and we want to get as much uncertainty out of the way as possible before we start — we could say can we agree on the parameters that you would use to evaluate navigation in this case, and just publish them in advance? We could say here, Mr. P3 proponent, if you adhere to all of these conditions — never obstruct more than one third of the active channel, ensure that the final clearance is five metres, whatever you want it to be — then we can design to that, we can build to that. If we could then assure that it would be fast-tracked as a result, that would give us a great deal of comfort.

The Chair: This P3, are you talking public-private partnerships? Do you mean that it would have two Ps, a provincial P and a federal P as the public part?

Mr. Middleton: It could well be; we at least want a gentlemen's agreement.

The Chair: That there are standards.

Mr. Middleton: Yes; and if we can define them in advance, we can do it. To date, it is always a totally reactive system. We put in our application — first, we ask is this navigable? Six months later, they say yes. Then we put in the application, and then some time thereafter, we are told whether it is acceptable or not. Usually, it is acceptable. Usually, there is very little dialogue that happens between those two. It then is sent off to the people in Winnipeg to

M. Middleton: Je n'ai pas vu qu'ils envisageaient cela jusqu'à maintenant.

Le sénateur Mitchell : Monsieur Middleton, je viens de l'Alberta moi aussi et votre exposé m'impressionne beaucoup.

M. Middleton : Je me sens tout à fait comme chez moi ici.

Le sénateur Mitchell : Vous devriez. Vous avez été très précis, très clair. Je peine à savoir ce que ce projet de loi fait au juste — je crois que nous avons tous éprouvé ce sentiment, de nombreuses façons. Vous semblez avoir le même regard que nous à partir du point de vue inverse : le projet de loi ne semble pas très utile. Nous pourrions donc nous demander à quoi bon l'adopter? Et ceux qui en préconisent l'adoption feraient peut-être valoir que, s'il ne sert pas à grand-chose, pourquoi ne pas l'adopter alors?

Cependant, ce n'est pas vraiment ce qu'ils avancent. Ce qu'ils semblent avancer, c'est que nous devons l'adopter pour réduire le dédoublement; nous allons accélérer le délai d'approbation et nous allons pouvoir ouvrir tous ces chantiers gigantesques, qui prennent tant d'importance pour relancer l'économie.

Une de vos conclusions principales, c'est que cela n'aura pas vraiment d'effet sur les projets auxquels vous travaillez en ce moment, de toute manière. Voyez-vous en quoi une telle loi aurait pour effet d'accélérer la mise au point et la mise en œuvre d'un projet d'envergure de quelque forme que ce soit?

M. Middleton : Non, à moins que le ministre ou le gouverneur en conseil utilise le pouvoir discrétionnaire qui lui est conféré d'une façon que je n'ai pas encore vue à Transports Canada. Mais dans le cadre d'un projet d'envergure — et nous essayons de négocier un tel projet avec Transports Canada en ce moment, ce sera un PPP, et nous voulons éliminer au départ la plus grande part d'incertitude possible —, nous pouvons dire : nous nous entendons sur les paramètres d'évaluation de la navigation dans ce cas précis, et il s'agit simplement de publier cela d'avance, n'est-ce pas? Nous pourrions dire : monsieur l'auteur du projet en PPP, si vous souscrivez à toutes les conditions suivantes — de ne jamais bloquer plus du tiers du chenal actif, de veiller à ce que le dégagement final soit de cinq mètres ou je ne sais quoi encore —, nous pouvons concevoir l'ouvrage en fonction de cela, construire l'ouvrage en fonction de cela. S'il était possible alors de s'assurer que ce soit traité en mode accéléré, cela nous rassurerait beaucoup.

Le président : Ce PPP, c'est bien un partenariat public-privé? Voulez-vous dire qu'il y aurait deux « P », un « P » provincial et un « P » fédéral pour présenter la partie publique?

M. Middleton : Ça se pourrait très bien; tout au moins, il y aurait un engagement d'honneur.

Le président : Pour dire qu'il y a des normes.

M. Middleton : Oui; et s'il était possible de les définir d'avance, nous pourrions aller de l'avant. Jusqu'à maintenant, le système a été entièrement réactif. Nous présentons notre demande en posant d'abord la question suivante : est-ce navigable? Six mois plus tard, ils répondent. Oui. Puis, nous inscrivons cela dans la demande et, après un certain temps, on nous dit si c'est acceptable ou non. Habituellement, c'est acceptable. Habituellement, il y a

do the CEAA screening on it, and I do not think there is any communication between the people in Edmonton and those in Winnipeg. There certainly is not between the people in Winnipeg and ourselves on this to speak to how that process works. Then it all gets done and we get our approval. This is what one looks like, if you have not read one.

The Chair: Is that part of your brief or is it filed?

Mr. Middleton: It has not been, and I hesitate because I heard the discussion about French and English. We only receive them in English. This is the Navigable Waters Protection Act approval for modification of the weir in the city of Calgary. I have 10 copies.

The Chair: Do you have one for all of us?

Mr. Middleton: No, I did not know how many people there would be.

Senator Mitchell: In a sense, the one place where this might be utilized to reduce overlap and duplication is on bigger projects. I also think that what you are suggesting is that on bigger projects, you will not get around doing environmental assessment studies — federal, provincial or both — in any event, so that it is not the NWPA initiative that is really what delays a project, if it is delayed at all. I do not necessarily agree that it is a delay, but it is the environmental assessments that lengthen the process, in any event.

Mr. Middleton: That is not always the case. In the case of one of our P3s — I am talking about one of the ring road projects that most of you Albertans should be aware of — in one case, we are crossing the North Saskatchewan River and in another case the Bow River — or the Elbow River, as the case may be. They are big rivers. We will say that they are navigable; we know that. However, because we have triggered federal involvement or perceived federal involvement early on, we have already undertaken the environmental studies for these, and had a measure of review of these, both provincially and by our federal colleagues. The broad strokes are there, but we still must go through the process of the individual approvals for the components of the project.

The big one will be on the Saskatchewan River bridge crossing. That is one of the ones we are trying to negotiate because, albeit you may have done all this environmental stuff in advance and the CEAA portion of it may be clean, you still need to go through the formal application for each piece of the project that has another federal trigger.

très peu de dialogue entre les deux parties. Le dossier est alors envoyé aux gens de Winnipeg, qui s'occupent de l'examen préalable prévu dans la LCEE, et je ne crois pas qu'il y ait de communication entre les gens d'Edmonton et les gens de Winnipeg. Il n'y en a certainement pas entre les gens de Winnipeg et nous, de notre côté, sur ce point — pour que vous sachiez comment ça fonctionne. Puis, le travail en question se fait, et nous sommes avisés du fait que notre projet est approuvé. Voici à quoi ça ressemble, si vous n'avez jamais lu cela.

Le président : Le document fait-il partie de votre mémoire ou l'avez-vous déposé en bonne et due forme?

M. Middleton : Je ne l'ai pas déposé et j'hésite à le faire parce que j'ai entendu parler de documents en français et en anglais. Nous ne les recevons qu'en anglais. C'est l'approbation de la modification du barrage qu'il y a à Calgary, délivrée sous le régime de la Loi sur la protection des eaux navigables. J'en ai dix copies.

Le président : En avez-vous une pour chacun d'entre nous?

M. Middleton : Non, je ne savais pas combien de gens il y aurait.

Le sénateur Mitchell : D'une certaine façon, le seul cas où ça servirait peut-être à réduire le chevauchement et le double emploi, c'est celui des projets de grande envergure. Je crois que vous laissez aussi entendre que, pour les projets de grande envergure, on ne pourra se soustraire aux études relevant de l'évaluation environnementale — fédérale, provinciale, sinon les deux — de toute manière; ce n'est donc pas l'examen associé à la LPEN qui retarde vraiment un projet, si tant est que le projet soit retardé. Je ne suis pas forcément d'accord pour dire qu'il y a là un retard, mais, quoi qu'il en soit, ce sont les évaluations environnementales qui font que c'est plus long.

M. Middleton : Ce n'est pas toujours le cas. Pour un de nos projets en PPP, je parle d'un des projets de voies de contournement que vous devriez connaître pour la plupart, vous, Albertains... Dans un cas, nous traversons la rivière Saskatchewan-Nord, dans un autre, la rivière Bow — ou la rivière Elbow, selon le cas. Ce sont de grandes rivières. Nous allons dire qu'elles sont navigables; nous savons qu'elles le sont. Cependant, comme notre projet déclenche la participation du gouvernement fédéral ou la possibilité d'une participation dès le départ, nous avons déjà entrepris les études environnementales nécessaires et les avons fait examiner dans une certaine mesure par nos collègues provinciaux et fédéraux. Les grandes lignes sont là, mais nous allons quand même devoir faire approuver chacun des éléments du projet.

Le grand aménagement sera celui du pont au-dessus de la rivière Saskatchewan. C'est un de ceux où nous essayons de négocier : même si vous vous êtes pliés d'avance à toutes les règles environnementales voulues et que l'élément LCEE est réglé, il faut encore demander dans les formes l'approbation de chacun des éléments du projet qui comporte un élément déclencheur du côté fédéral.

Senator Lang: What are we talking about in terms of time when we talk about this trigger? What we are talking about is time. Is it a six-month delay after you have done this, or three months, or what would it be?

Mr. Middleton: The one I just handed to you took us two and a half years to receive.

Senator Mitchell: On the NWPA. How long did it take you to get the environmental assessment?

Mr. Middleton: It was done well in advance of that.

Senator Mitchell: Why not do the NWPA in advance, too?

Mr. Middleton: They will not let us submit until we have drawings to a certain stage.

Senator Mitchell: Will this act change that?

Mr. Middleton: No.

Senator Mitchell: It is not addressing the problems that ultimately would create any delays. I do not get this piece of legislation. I just do not understand why they argue, first, that it will speed up major projects when, on the other hand, they seem to argue that it will not apply to major projects or will not overcome the obstacles that delay the projects anyway.

Senator Spivak: The minister can exempt a major project from the NWPA or from the Environmental Assessment Act.

Senator McCoy: The \$10-million reference in environmental exemptions is the Minister of the Environment under the Canadian Environmental Assessment Act. Minister Prentice declared that exemption, which goes across the board. As well, there are broader discretions under the Navigable Waters Protection Act which we are discussing with Mr. Middleton.

The Chair: We are making Senator Spivak uncomfortable.

Senator Spivak: No.

Senator McCoy: I have a supplemental. Let me be sure that I understand correctly. You do not know what standards the navigable waters protection program will apply to one of your projects. They will not give, and never have given you standards to work against?

Mr. Middleton: That is correct.

Senator McCoy: It is a black hole into which you throw your application.

Mr. Middleton: There is a rule of thumb on culverts, which is the one metre by two metre navigation window, but that is the only one. On major projects, we have repeatedly asked and been repeatedly told that they need to look at them individually.

Le sénateur Lang : De quel délai parle-t-on, en rapport avec cet élément déclencheur? Le temps nous intéresse. Est-ce un délai de six mois commençant après les démarches que vous avez décrites, sinon de trois mois ou je ne sais quoi encore?

M. Middleton : Pour obtenir l'approbation que je viens de vous remettre, il a fallu attendre deux ans et demi.

Le sénateur Mitchell : Pour la LPEN. Combien de temps vous a-t-il fallu pour l'évaluation environnementale?

M. Middleton : Ça c'est fait bien avant cela.

Le sénateur Mitchell : Pourquoi ne pas faire l'examen associé à la LPEN d'avance aussi?

M. Middleton : On ne nous permet pas de présenter une demande avant que les dessins en soient rendus à un certain point.

Le sénateur Mitchell : La loi que nous envisageons d'adopter changera-t-elle cela?

M. Middleton : Non.

Le sénateur Mitchell : Elle ne traite pas des problèmes qui créeraient des retards au bout du compte. Je ne comprends pas ce projet de loi. Je n'arrive tout simplement pas à comprendre pourquoi ces gens-là affirment, d'abord, que les projets d'envergure seront traités en accéléré, alors que, d'autre part, ils semblent affirmer que ça ne s'appliquera pas aux projets d'envergure ou que ça ne fera rien pour éliminer les obstacles qui retardent les projets de toute façon.

Le sénateur Spivak : Le ministre peut exempter un projet d'envergure de la LPEN ou de la Loi sur l'évaluation environnementale.

Le sénateur McCoy : La somme de 10 millions de dollars mentionnée dans les exemptions d'un point de vue environnemental renvoie au ministre de l'Environnement sous le régime de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le ministre Prentice a déclaré que de tels projets seraient exemptés, de façon universelle. De même, la Loi sur la protection des eaux navigables comporte des éléments discrétionnaires relativement plus vastes, dont nous discutons avec M. Middleton.

Le président : Nous mettons le sénateur Spivak mal à l'aise.

Le sénateur Spivak : Non.

Le sénateur McCoy : J'ai une question de suivi. Je veux être sûr de bien comprendre. Vous ne savez pas quelles normes les responsables du programme de protection des eaux navigables vont appliquer à un de vos projets? Ils ne vous les donnent pas de normes en référence, ils ne l'ont jamais fait?

M. Middleton : C'est cela.

Le sénateur McCoy : C'est un trou noir dans lequel vous lancez votre demande.

M. Middleton : Il y a une règle d'or pour ce qui est des pontons : c'est un mètre sur deux mètres pour la navigation, mais c'est la seule norme. Pour les projets d'envergure, nous l'avons demandé maintes fois, les gens là-bas me l'ont dit maintes fois : ils doivent les examiner un à un.

Senator McCoy: The agreement that you are seeking on this PPP project, they have not yet approved your request for pre-project approval standards setting?

Mr. Middleton: We have agreed to show them what this might look like, and then we will see what they say about it.

Senator Lang: On the question of class of work, would it be your opinion that this committee should consider recommending that they take a classification of work and describe it to give you the framework within which to work on a major construction project? In that way, you will know what you have to build and it would give much more reason for the act.

Mr. Middleton: Absolutely.

Senator Banks: I have a question in respect of this document.

The Chair: I will hear Senator Milne first.

Senator Milne: What would be the minimum size, in your best guess, of a waterway that would not be considered a waste of time by either you or the federal government, or more work on the fed's desk?

Mr. Middleton: If I may, I will make an undertaking to forward to this committee the criteria that we use when doing the mapping. I would be responding off the top of my head otherwise, and I fear I might say something wrong.

Senator Milne: We forgive that quite readily here.

When we had the parliamentary secretary before us last week, who is from your province, he described to us a new bridge that is being proposed in his hometown. Are you familiar with that project?

The Chair: It is in Fort McMurray.

Mr. Middleton: Yes, we are very familiar with that project.

Senator Milne: Will it require screening under the NWPA?

Mr. Middleton: Oh, yes.

Senator Milne: You said that the approval for the weir in Calgary took two and a half years. Could you estimate the delay in the final construction of this bridge?

Mr. Middleton: The bridge is under construction. It took about two years to get approval under NWPA.

Senator Milne: Would that bridge be exempted by the minister now that Bill C-10 is law?

Mr. Middleton: It would not be automatically exempted, based on anything I have seen to date.

Le sénateur McCoy : En ce qui a trait à l'entente que vous cherchez à conclure pour réaliser ce projet en formule PPP, on n'a toujours pas répondu à votre demande d'approbation des normes du projet préliminaire?

M. Middleton : Nous avons accepté de leur montrer à quoi le projet pourrait ressembler, et nous attendons de recevoir des commentaires.

Le sénateur Lang : En ce qui concerne la question des catégories d'ouvrage, êtes-vous d'avis que notre comité devrait envisager de recommander qu'on vous fournisse une description d'une catégorie d'ouvrage pour que vous puissiez disposer d'un cadre de travail pour les projets de construction majeurs? De cette façon, vous sauriez ce qui peut être construit, et le projet serait d'autant plus justifié.

M. Middleton : Tout à fait.

Le sénateur Banks : J'ai une question à poser à propos de ce document.

Le président : Je donne d'abord la parole au sénateur Milne.

Le sénateur Milne : À votre avis, quelle est la taille minimale qu'un cours d'eau doit avoir pour que le gouvernement fédéral ou vous-même considériez qu'il est digne d'être pris en considération et qu'il ne représente pas simplement du travail supplémentaire?

M. Middleton : Si vous le permettez, je m'engage à transmettre ultérieurement au comité la liste des critères que nous utilisons au moment d'effectuer la cartographie. Autrement, ma réponse serait très approximative, et je crains de dire n'importe quoi.

Le sénateur Milne : Nous pardonnons avec empressement ici.

La semaine dernière, nous avons reçu le secrétaire parlementaire, qui est de la même province que vous, et il nous a décrit un projet de construction de pont dans votre ville. Êtes-vous au courant du projet?

Le président : Cela se déroulera à Fort McMurray.

M. Middleton : Oui, nous sommes bien au courant de ce projet.

Le sénateur Milne : Ce projet devra-t-il faire l'objet d'un examen préalable aux termes de la LPEN?

M. Middleton : Oh, oui.

Le sénateur Milne : Vous avez indiqué que le processus d'approbation pour la construction du barrage à Calgary avait duré deux ans et demi. D'après vous, dans combien de temps la construction du pont sera-t-elle parachevée?

M. Middleton : Le pont est en construction. Il a fallu attendre deux ans environ pour que le projet soit approuvé aux termes de la LPEN.

Le sénateur Milne : À présent, compte tenu de l'adoption du projet de loi C-10, ce pont pourrait-il faire l'objet d'une exemption ministérielle?

M. Middleton : D'après ce que j'ai pu observer jusqu'à maintenant, ce projet ne ferait pas automatiquement l'objet d'une exemption.

Senator Milne: At this time, you have no idea and no way of knowing?

Mr. Middleton: No one has given me any indication that it would be exempted. I know only about the kinds of ideas that Transport Canada was floating previously; and it would not have been exempted.

To go back to what Senator Mitchell was saying, I have seen the whole rationale for the changes they are proposing. "Let us get some of the small stuff off our desks so we can spend more time on the big stuff." I do not have a great deal of confidence that it will make a big difference.

Senator Milne: Could this new process, which is to be proposed by the minister and that will not fall under any kind of parliamentary oversight whatsoever, save you time?

Mr. Middleton: It could save time, but there is no guarantee that it will.

Senator Milne: No guarantees.

Senator Banks: The document in the record is an approval to Parks Foundation Calgary from Transport Canada under the NWPAA for the reconstruction of one of the three weirs in the Bow River in downtown Calgary.

Mr. Middleton: Correct.

Senator Banks: I point out that it does not simply approve the project. It says that the project can proceed subject to certain conditions.

Mr. Middleton: There are seven or eight conditions.

Senator Banks: Someone looked at it and determined the conditions.

Mr. Middleton: I have to say that a number of the conditions repeated some of the things that we were proposing to do. For example, Appendix A refers to a map that we sent to them, and they attached it and sent it back.

Senator Banks: I like Senator Lang's idea of telling people up front.

Senator McCoy: We could explore that more. If we had a little more time, we might invite you to comment further along this line. Likely there are generally accepted standards in your field, as there are in law, accounting, engineering, construction, and navigation, that address the various issues that we are concerned about. You are nodding so you agree with that. Do your approvals generally follow the same standard time after time?

Mr. Middleton: Yes. They thought I was being facetious but many of my regulatory agencies suggested having a

Le sénateur Milne : À ce moment-ci, vous n'en avez aucune idée et n'avez aucun moyen de le savoir?

M. Middleton : Je n'ai reçu aucune information selon laquelle il pourrait être exempté. Je peux seulement me fier aux propos tenus précédemment par Transports Canada, et en déduire que le projet n'aurait pas fait l'objet d'une exemption.

Pour revenir à ce que disait le sénateur Mitchell, j'ai été informé de la raison d'être des modifications proposées. Pour l'essentiel, le gouvernement ne veut plus perdre de temps à s'occuper des petits cours d'eau pour s'occuper davantage des projets d'envergure. J'ai bien peur que cela n'aura pas une grande incidence sur le cours des choses.

Le sénateur Milne : Ce nouveau processus, qui doit être proposé par le ministre et qui ne fera pas l'objet de quelque contrôle parlementaire que ce soit, vous permettra-t-il de gagner du temps?

M. Middleton : C'est possible, mais ce n'est pas certain.

Le sénateur Milne : Ce n'est pas certain.

Le sénateur Banks : Le document versé au dossier est une autorisation accordée par Transports Canada aux termes de la LPEN à Parks Foundation Calgary pour la reconstruction de l'un des trois barrages de la rivière Bow, au centre-ville de Calgary.

M. Middleton : C'est exact.

Le sénateur Banks : Je souligne qu'il ne s'agit pas d'une approbation pure et simple du projet. Il est indiqué que le projet est assujéti à certaines conditions.

M. Middleton : Il y a sept ou huit conditions.

Le sénateur Banks : Quelqu'un a examiné le projet et a fixé les conditions.

M. Middleton : Je dois signaler qu'un certain nombre de conditions étaient de même nature que certaines choses que nous proposons de faire. Par exemple, l'annexe A concerne une carte que nous leur avons envoyée. Ils l'ont jointe au document et nous l'ont renvoyée.

Le sénateur Banks : Je suis d'accord avec l'idée du sénateur Lang selon laquelle il faudrait informer les gens dès le stade initial.

Le sénateur McCoy : C'est une idée qu'il faudrait examiner de façon plus approfondie. Si nous n'avions aucune contrainte de temps, nous vous inviterions à formuler des commentaires supplémentaires à ce sujet. Dans votre domaine, il existe vraisemblablement des normes généralement reconnues portant sur les divers problèmes qui nous préoccupent, comme c'est le cas dans d'autres domaines comme le droit, la comptabilité, l'ingénierie, la construction ou la navigation. Vous me faites signe que oui. En règle générale, est-ce que les approbations que vous accordez sont assujetties, d'une fois à l'autre, aux mêmes normes?

M. Middleton : Oui. Sans vouloir être facétieux, je précise que bon nombre des organismes de réglementation qui sont sous ma

write-your-own-approval system that I could read over and sign it off. I have seen more of them than most of their staff have seen.

Senator McCoy: It is with all due respect to the public interest that the suggestion of Senator Lang, Senator Mitchell, Senator Banks and Senator Milne is feasible. You could have a set of criteria that you would work toward, although specific cases might have exceptions, so that you would know what you were working towards?

Mr. Middleton: Yes, and sometimes the files get lost.

The Chair: At times, the files are closed.

Senator Peterson: We seem to have our witnesses in the wrong order here. Would it be possible to have a sufficiently high enough government official come here to answer this question? It is pretty basic. We are saying that we did this and it does not work. I think it is a good idea.

The Chair: You need a brief question to the steering committee, then. We will take it under advisement.

Senator Spivak: It is all very well to say that you have standards for this and for that, and so on, but changes due to climate change go on all the time, whether or not the fish are out of there. You should not throw out the baby with the bathwater. This sort of one-size-fits-all idea may not be as wonderful as you say it is. What is your answer to that?

Mr. Middleton: A partial answer to that is contained in some of the amendments that they did put in as safeguards, which are reinforced and say "Due to changing circumstances, or the state of the structure, or whatever, we might tell you to change that or to get it out of there."

Senator Spivak: So you would not be as quick as you think you might be?

The Chair: I want to thank you, Senator Spivak, for making that point.

Sir, I would like to thank you very much. We are very fortunate to have had the benefit of your many years of experience in this area. I would like to explore with you some of your obvious other interests in life, which seems to be landscape gardening. The fact that you were able to cover your flowers up last night before coming down here is something that is dear to my heart. Thank you very much.

We have with us now some very distinguished representatives of our Aboriginal community. We are privileged to have you four gentlemen with us this evening.

We have next, from the Assembly of First Nations, Mr. Bob Watts, CEO; and Mr. Stuart Wuttke, Assistant Director, Environmental Stewardship. From the Association of Iroquois

direction ont suggéré de mettre en place un système de lettres d'approbation prérédigées que je n'aurais qu'à survoler et à signer. Je connais mieux ce genre de document que la plupart des employés de ces organismes.

Le sénateur McCoy : Dans le respect de l'intérêt public, il convient de souligner que la suggestion des sénateurs Lang, Mitchell, Banks et Milne est réaliste. Vous pourriez disposer d'une liste de critères qui encadreraient votre travail, et qui pourraient prévoir des exceptions dans des cas précis, de manière à imprimer une direction à votre travail.

M. Middleton : Oui, parfois, les dossiers se perdent.

Le président : Parfois, les dossiers sont clos.

Le sénateur Peterson : Il semble que nous n'avons pas reçu nos témoins dans un ordre judicieux. Serait-il possible qu'un fonctionnaire occupant un poste suffisamment élevé dans la hiérarchie se présente devant nous et réponde à cette question? Il s'agit d'une question assez simple. Nous disons que nous avons fait cela et que cela ne fonctionne pas. Je pense que ce serait une bonne idée.

Le président : Vous devrez alors poser une brève question au comité directeur. Nous allons prendre la question en délibéré.

Le sénateur Spivak : C'est bien beau de dire que vous avez des normes pour ceci et des normes pour cela, mais les changements climatiques continueront d'avoir des conséquences, qu'il reste des poissons ou non dans le cours d'eau. Vous ne devriez pas jeter le bébé avec l'eau du bain. La solution universelle que vous évoquez n'est peut-être pas une idée aussi bonne que vous le croyez. Qu'avez-vous à répondre à cela?

M. Middleton : Quelques-uns des amendements qui ont été adoptés à titre de dispositions de sauvegarde fournissent une partie de la réponse. Pour l'essentiel, on y indique qu'en raison du caractère évolutif des circonstances, ou selon l'état de la structure, ou d'autres raisons de la sorte, des modifications de l'ouvrage pourraient être exigées, voire même son retrait.

Le sénateur Spivak : Vous ne pourrez donc pas agir aussi rapidement que vous le pensez?

Le président : Sénateur Spivak, je vous remercie de votre observation.

Monsieur, je vous remercie infiniment. Nous sommes très chanceux d'avoir pu bénéficier de votre très vaste expérience dans le domaine. J'aimerais bien discuter avec vous d'un autre de vos centres d'intérêt, à savoir l'aménagement paysager. Le fait que vous ayez été en mesure de vous occuper de couvrir vos fleurs hier soir, avant de venir ici, m'attendrit au plus haut point. Merci beaucoup.

Nous allons maintenant entendre quelques très éminents représentants de notre collectivité autochtone. Messieurs, nous sommes très privilégiés de vous recevoir tous les quatre à notre réunion d'aujourd'hui.

Nous accueillons, de l'Assemblée des Premières nations, M. Bob Watts, chef de la direction, et M. Stuart Wuttke, directeur adjoint, Gestion de l'environnement. Nous accueillons

and Allied Indians, we have Deputy Grand Chief Chris McCormick; and from the Nishnawbe Aski Nation, Mr. Terry Wilson, Forestry Coordinator.

Gentlemen, you are here as a panel. I gather some of you might wish to make a statement and then we will engage in a dialogue with the senators. Some of you have experience before Senate committees, but if you have any questions or if you want to voice any discomfort that you may have with the process, let me know. Otherwise I will ask you, Mr. McCormick, to proceed. It would be Chief McCormick.

Deputy Grand Chief Chris McCormick, Association of Iroquois and Allied Indians: I have one question. I am not sure of the allotted time.

The Chair: I had understood that you had a flight that was boarding at 8:30. I thought that if we went for an hour, until 8:10, we would cover off the ground, if that works for you. One or two of our colleagues must leave a little earlier, but those of us who remain will be focused and interested.

Over to you, Deputy Grand Chief McCormick.

Mr. McCormick: I would like to apologize to our French-speaking people that we do not have the presentation in French. Our association does not have the capacity or resources to be able to do that.

I want to put on the record that for First Nations people, water is not just a commodity. For us, water has a spirit; it is part of our spiritual and traditional way of living. Under natural law, everyone must drink water to survive.

The Association of Iroquois and Allied Indians has not had any consultation on this bill. Our association is primarily a political organization, and we represent our member nations in any consultation with any level of government. The association presently represents eight member nations with a membership of about 20,000 people. The member nations include Batchewana, Delaware, Caldwell, Hiawatha-Mississaugas of Rice Lake, Mississaugas of New Credit, the Mohawks of Bay of Quinte-Tyendinaga, Oneida Nation of the Thames and the Wahta Mohawks.

Our treaties, for all purposes, are riparian; that is, our people could not have hunted and fished without flowing waters or a body of water that would sustain the fish and other forms of life. Canada's treaty relations vary with the member nations of the Association of Iroquois and Allied Indians. Within our membership, it includes the Robinson Huron Treaty of 1850, the Pennefather Treaty of 1859, the 1790 Treaty, the

également M. Chris McCormick, grand chef adjoint de l'Association des Iroquois et des Indiens unis, et M. Terry Wilson, coordinateur de la foresterie de la nation Nishnawbe Aski.

Messieurs, vous êtes ici pour participer à une discussion en table ronde. Je suppose que certains d'entre vous souhaitent faire une déclaration. Nous vous en donnerons l'occasion, puis nous entreprendrons ensuite une discussion avec les sénateurs. Quelques-uns d'entre vous ont déjà participé à une réunion d'un comité sénatorial, mais si vous avez des questions ou si notre façon de procéder vous gêne de quelque façon que ce soit, n'hésitez pas à me le signaler. Je vais vous demander, monsieur McCormick, de bien vouloir commencer. Je devrais plutôt dire chef McCormick.

Le grand chef adjoint Chris McCormick, Association des Iroquois et des Indiens unis : J'ai une question à poser. Combien de temps nous est alloué?

Le président : J'ai cru comprendre que vous aviez un avion à prendre. Comme votre embarquement est à 20 h 30, je me suis dit que nous pourrions discuter pendant une heure, jusqu'à 20 h 10. Cela nous permettrait de faire le tour du sujet, si cela vous convient. Il y a un ou deux de vos collègues qui doivent nous quitter un peu plus tôt, mais ceux qui resteront avec nous ne seront pas déçus.

La parole est à vous, grand chef adjoint McCormick.

M. McCormick : Je tiens à présenter mes excuses aux francophones, car nous n'avons pas fait traduire notre exposé en français. Notre association ne dispose pas des capacités ni des ressources qui lui auraient permis de le faire.

Aux fins du compte rendu, je tiens à signaler que, pour les Premières nations, l'eau n'est pas une marchandise. Pour nous, l'eau est dotée d'un esprit — elle fait partie de notre vie spirituelle et de notre mode de vie traditionnel. Selon les lois de la nature, tout le monde doit boire de l'eau pour survivre.

L'Association des Iroquois et des Indiens unis n'a tenu aucune consultation à propos du projet de loi en question. Notre association est d'abord et avant tout une organisation politique, et nous représentons nos membres dans le cadre de toute consultation à quelque échelon de gouvernement que ce soit. Notre association, qui compte environ 20 000 membres, regroupe actuellement les huit premières nations suivantes : La Première nation Batchewana, la Première nation Delaware, la Première nation Caldwell, la Première nation Hiawatha-Mississaugas de Rice Lake, la Première nation des Mississaugas de New Credit, la Première nation Mohawk de Bay of Quinte-Tyendinaga, la Première nation Oneida Nation of the Thames et la Première nation Wahta Mohawks.

À toutes fins utiles, nos traités nous confèrent des droits riverains — en d'autres termes, nous ne pouvons chasser ou pêcher des animaux se trouvant à proximité d'un cours d'eau ou d'un plan d'eau pouvant assurer la pérennité de ces animaux et des autres formes de vie. Les relations découlant des traités que le Canada entretient avec les Premières nations membres de l'Association des Iroquois et des Indiens unis varient d'une

Toronto Purchase, the Upper Canada Treaties Area 1, the Upper Canada Treaties Area 2, the Silver Chain Covenant and the Williams Treaty.

Within the Robinson Huron Treaty and the Williams Treaty, First Nations people have common law riparian right to water. Given their approximate relationship to the water, the arbitrary diminishing of the water flow and quality directly impacts rights encompassed in the treaties. The Supreme Court will no doubt be examining navigable waters in relation to Aboriginal title.

The Association of Iroquois and Allied Indians is committed to protecting, defending and enhancing the inherent rights of the member Nations while creating mutual respect and understanding among and between the member Nations.

First Nations water rights stem from our status as sovereign rights and our Aboriginal and treaty rights. We are concerned with both the nature of the proposed changes to this act, the Navigable Waters Protection Act, and the process of review that has been conducted so far. Changes to the act include amendments to the definitions of navigable waters and works.

The existing definition of navigable waters in the Navigable Waters Protection Act should be maintained during the current revision process so that it continues to uphold the integrity of the original definition, which includes any waters in which one can float a canoe. To amend the definition to exclude minor waters will impose an unacceptable infringement on First Nations rights to navigation in their traditional territories. Changes need to be made in partnership with First Nations from start to finish.

Canada became a confederation in 1867. Fifteen years later, the Navigable Waters Protection Act of 1882 was established, emphasizing the value of protecting navigable waterways. First Nations people navigated waterways on Turtle Island pre-confederation. Early 18th century commercial interests demanded that Europeans venture deeper into the North American continent, where they discovered extensive Aboriginal trade networks already in place along established canoe routes.

Canada's Navigable Waters Protection Act has stood the test of time in relation to protecting the waterways that accommodate the Aboriginal right to navigation. There is a need for a thorough

Première nation à l'autre. Les Premières nations membres de notre association sont visées par un certain nombre de traités, notamment le traité Robinson-Huron de 1850, le traité Pennefather de 1859, le traité de 1790, l'achat de Toronto, les territoires 1 et 2 visés par les traités du Haut-Canada, le pacte dit « Silver Chain » et le traité Williams.

Le droit de riverain d'accès à l'eau est un droit issu de la common law reconnu par le traité Robinson-Huron et le traité Williams. Compte tenu de la relation étroite qu'entretiennent les peuples autochtones avec l'eau, la réduction arbitraire du débit et de la qualité de l'eau porte directement atteinte aux droits découlant des traités. Sans aucun doute, la Cour suprême se penchera sur la question des eaux navigables en relation avec le titre autochtone.

L'Association des Iroquois et des Indiens unis s'est engagée à protéger, à défendre et à renforcer les droits intrinsèques de ses Premières nations membres, tout en favorisant l'établissement de relations fondées sur le respect mutuel et la compréhension entre ces dernières.

Les droits des Premières nations en matière d'eau découlent des droits souverains qui leur ont été reconnus, des droits conférés aux Autochtones et des droits découlant des traités. Nous sommes préoccupés à la fois par la nature des modifications proposées de la Loi sur la protection des eaux navigables et par le processus d'examen qui a été mené jusqu'à présent. Parmi les modifications qui ont été apportées à la loi, j'aimerais me pencher plus particulièrement sur la modification de la définition d'« eaux navigables » et de celle d'« ouvrage ».

À l'issue du présent processus de révision, il devrait être conclu que la définition d'« eaux navigables » énoncée dans la Loi sur la protection des eaux navigables doit être maintenue de manière à ce que l'intégrité de la définition originale soit conservée, notamment le passage qui indique qu'un cours d'eau navigable est un cours d'eau sur lequel il est possible de faire flotter un canoë. L'exclusion des eaux secondaires de la définition constitue une transgression inacceptable des droits de navigation des Premières nations sur leurs terres ancestrales. Toute modification doit faire intervenir un processus de consultations auxquelles les Premières nations doivent participer du début à la fin.

Le Canada est devenu une confédération en 1867. Quinze ans plus tard, la Loi sur la protection des eaux navigables de 1882 a été adoptée. Cette loi mettait l'accent sur l'importance de protéger les cours d'eau navigables. Avant la Confédération, les Premières nations naviguaient sur les cours d'eau de Turtle Island. Au début du XVIII^e siècle, des intérêts commerciaux ont poussé les Européens à s'aventurer plus profondément à l'intérieur du continent nord-américain. Ils ont découvert que les Autochtones avaient mis en place de vastes réseaux commerciaux le long des parcours canotables utilisés depuis longtemps.

Au fil du temps, la Loi sur la protection des eaux navigables du Canada a prouvé son efficacité en ce qui concerne la protection des cours d'eau sur lesquels les Autochtones exercent leur droit de

review by all those affected to bring the act independently into the modern era prior to any finalization of the new proposed amendments.

Unfortunately, the path to the Navigable Waters Protection Act receiving Royal Assent through the passage of Bill C-10, the Budget Implementation Act, has been void of meaningful consultation with First Nations people. First Nations people have a legal right to be consulted on amendments to the Navigable Waters Protection Act. The new amended NWPA allows individuals and agencies to proceed with projects, provided they obtain approval from the minister, that substantially interfere with the Aboriginal right to navigation and its derivatives. This is not acceptable.

When Bill C-10 received Royal Assent, the Navigable Waters Protection Act is embedded within that legislation. The AIAI sees appropriate environmental assessment protection regulation as an exhaustive measure ensuring accommodation, thereby reducing the potential for burdensome discourse. Environmental assessments are established processes that are case-specific, a requirement for making reliable decisions.

In terms of aboriginal and treaty rights, the Supreme Court has made a number of decisions in recognition of Aboriginal and treaty rights and the processes required to ensure the protection of these rights in such cases. I will not go into all of them, but I just want to share some of the dispositions that were handed down.

In *Nowegijick v. The Queen*, the Supreme Court said that:

Treaties and statutes relating to Indians should be liberally construed and doubtful expressions resolved in favour of the Indians.

The *Sparrow* case established that there was a duty to consult.

In other words, federal power must be reconciled with federal duty and the best way to achieve that reconciliation is to demand the justification of any government regulation that infringes upon or denies Aboriginal rights.

In *Gladstone and Delgamuukw v. British Columbia*:

... the legal rights of the Indian people will have to be accommodated within our total society by political compromises and accommodations based in the first instance on negotiation and agreement and ultimately in accordance with the sovereign will of the community as a whole.

navigation. Avant que les nouveaux amendements proposés pour moderniser la loi ne soient adoptés, il est nécessaire que toutes les parties concernées procèdent à un examen exhaustif de ces amendements.

Malheureusement, dans le cadre du processus qui a mené à l'adoption du projet de loi C-10 et de la Loi d'exécution du budget à la sanction royale accordée à la Loi sur la protection des eaux navigables, aucune consultation véritable n'a été menée auprès des Premières nations. Le droit des Premières nations à être consultées dans le cadre du processus de modification de la Loi sur la protection des eaux navigables est un droit reconnu par la loi. Selon la version modifiée de la LPEN, les particuliers et les organismes peuvent, sur approbation du ministre, entreprendre des projets qui compromettent sérieusement le droit de navigation des Autochtones et les droits qui en découlent. Cela est inacceptable.

Les modifications de la Loi sur la protection des eaux navigables étaient une composante du projet de loi C-10, qui a reçu la sanction royale. L'Association des Iroquois et des Indiens unis considère que la mise en place d'une réglementation adéquate en matière de protection et d'évaluations environnementales constituerait une mesure exhaustive qui permettrait d'en arriver à un arrangement et d'éviter possiblement le recours à un processus coûteux. Les évaluations environnementales sont effectuées dans le cadre d'un processus établi et se rapportent à des cas particuliers. De telles évaluations sont la condition nécessaire d'une décision fiable.

La Cour suprême du Canada a rendu un certain nombre de décisions dans lesquelles elle reconnaît les droits ancestraux et issus de traités et les processus requis pour assurer la protection de ces droits dans des cas comme celui qui nous occupe actuellement. Je ne vous présenterai pas une liste exhaustive de ces décisions, mais je tiens à vous communiquer des extraits de quelques décisions qui ont été rendues.

Dans *Nowegijick c. La Reine*, la Cour suprême a déclaré ce qui suit :

Les traités et les lois visant les Indiens doivent recevoir une interprétation libérale et toute ambiguïté doit profiter à ceux-ci.

Dans *Sparrow*, l'obligation de consulter a été établie.

En d'autres termes, le pouvoir fédéral doit être concilié avec l'obligation fédérale et la meilleure façon d'y parvenir est d'exiger la justification de tout règlement gouvernemental qui porte atteinte à des droits ancestraux.

Les décisions *Gladstone* et *Delgamuukw c. Colombie-Britannique* énoncent le principe suivant :

[...] il faudra donc tenir compte des droits reconnus par la loi aux Indiens au sein de l'ensemble de la société. au moyen de compromis politiques et de mesures d'adaptation qui seront fondés, au départ, sur la négociation d'accords, et qui devront, en dernière analyse, être conformes à la volonté souveraine de la collectivité tout entière.

In *Haida Nation v. British Columbia*:

The government's duty to consult with Aboriginal peoples and accommodate their interests is grounded in the principle of the honour of the Crown. . . the Crown, acting honourable, cannot cavalierly run roughshod over Aboriginal interests. . .

Further:

. . . the duty arises when the Crown has knowledge, real or constructive, of the potential existence of the Aboriginal right or title and contemplates conduct that might adversely affect it.

Based on today's presentation, the Crown now has such knowledge.

In *Taku River and Tlingit First Nation v. British Columbia*:

The Crown's duty to consult and accommodate Aboriginal peoples . . . is grounded in the principle of the honour of the Crown, which derives from the Crown's assertion of sovereignty in the face of prior Aboriginal occupation.

The cases go on, and I think there have been dispositions from the court that show there is an obligation for this government to consult with First Nations people.

Based on those court cases, will this bill be referred to the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs? I think that it warrants such a referral.

We have recommendations from our association. First, the Navigable Waters Protection Act should be separated from the Budget Implementation Act of 2009. The Crown needs to demonstrate transparency to ensure accountability. There is a need for avenues of process for addressing impacts on Aboriginal and treaty rights.

Second, reinstate the definition of "navigable waters" to include "minor waters." The term "minor waters" needs to be defined based on a consultative input with First Nations.

Third, reinstate the definition of "work" to explicitly include "minor works." It was not necessary to exclude minor works, given that ministerial approval is justified for "substantial interference in navigation." As a result, all "works" would be protected. The minister's discretion would be removed in relation to "bridge, boom, dam and causeway" obstacles.

Voici un extrait de la décision *Nation haïda c. Colombie-Britannique* :

L'obligation du gouvernement de consulter les peuples autochtones et de trouver des accommodements à leurs intérêts découle du principe de l'honneur de la Couronne [...] cette dernière, si elle entend agir honorablement, ne peut traiter cavalièrement les intérêts autochtones [...]

Puis, un peu plus loin, il est indiqué que :

[...] cette obligation prend naissance lorsque la Couronne a connaissance, concrètement ou par imputation, de l'existence potentielle du droit ou titre ancestral et envisage des mesures susceptibles d'avoir un effet préjudiciable sur celui-ci.

Compte tenu de l'exposé que nous présentons aujourd'hui, il peut être affirmé que la Couronne a cette connaissance.

Dans *Première nation Tlingit de Taku River c. Colombie-Britannique*, il a été déclaré ce qui suit :

L'obligation de la Couronne de consulter les peuples autochtones et, s'il y a lieu, de trouver des accommodements à leurs préoccupations [...] repose sur le principe de l'honneur de la Couronne, qui découle de l'affirmation de la souveraineté de la Couronne face à l'occupation antérieure des terres par les peuples autochtones.

Je pourrais continuer longtemps à vous citer d'autres extraits. J'estime que les tribunaux ont rendu des décisions qui montrent que le gouvernement a l'obligation de consulter les Premières nations.

Compte tenu de ces décisions, est-ce que le projet de loi en question sera renvoyé devant le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles? Selon moi, une telle mesure est justifiée.

Notre association a des recommandations à présenter. Premièrement, la Loi sur la protection des eaux navigables ne devrait pas faire partie de la Loi d'exécution du budget de 2009. La Couronne doit faire preuve de transparence pour assurer une reddition de comptes appropriée. Il faut mettre en place des processus qui permettront d'examiner les répercussions des modifications sur les droits ancestraux et issus de traités des peuples autochtones.

Deuxièmement, réinscrire les eaux secondaires dans la définition d'« eaux navigables ». Le terme « eaux secondaires » doit être défini après consultation des Premières nations.

Troisièmement, revoir la définition d'« ouvrage » pour qu'elle englobe expressément les « petits ouvrages ». Il n'était pas nécessaire d'exclure les petits ouvrages de la définition puisqu'une approbation ministérielle est justifiée pour tout ouvrage qui « gênera sérieusement la navigation ». Par conséquent, tous les « ouvrages » seraient protégés. Le ministre n'aurait plus de pouvoirs discrétionnaires en ce qui concerne les obstacles à la navigation que constituent les ponts, les estacades, les barrages et les chaussées.

Fourth, reinstate the definition of works referencing the four names — bridge, boom, dam and causeway — to the act. These four specific works pose significant impediments in waterways and need to be thoroughly analyzed and assessed. It is the Crown's responsibility to prove that there is no negative impact on navigation. First Nations need to be consulted and have clarity on works under the NWPA that impact their rights.

Fifth, develop terms of reference in relation to the process for and the nature of the requirement of government to consult with Ontario First Nations regarding Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009: those elements dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

There is a legal duty to consult with First Nations. Let it be recognized that consultation with First Nations is beneficial to the development of effective policy. For example, when working with businesses, the assurance that First Nations people have been consulted removes apprehensions that they may have in regard to doing business with Ontario.

Sixth, reinstate the environmental assessment component of the Navigable Waters Protection Act regarding "minor works" in a new and improved way after thorough comparative review of the overlapping environmental policy legislation in regard to the triggering of an environmental assessment for navigable waters.

These new amendments do not demonstrate a clear and finite assessment of the potential conflict in the environmental assessment legislations in Ontario. First Nations need the minister, Mr. Baird, to specify the areas of duplication referred to in his press release of May 9, 2009 and whether the Transport Canada, in this amended Navigable Waters Protection Act, is circumventing other legislative authorities.

That ends my presentation.

The Chair: Would it be your view that we should hear from all of the witnesses first and then do the questioning? That is our normal practice. That was an excellent presentation, a very detailed brief. Thank you for that.

Is Chief Watts next?

Bob Watts, Chief Executive Officer, Assembly of First Nations: No. It is Bob.

The Chair: Would you like to be next?

Mr. Watts: Sure.

The Chair: We have your paper and we are interested.

Quatrièmement, réinscrire dans la loi la référence à chacun des quatre types d'ouvrages, à savoir les ponts, les estacades, les barrages et les chaussées, qui constituent des obstacles importants sur les cours d'eau et doivent faire l'objet d'une analyse et d'une évaluation exhaustives. Il incombe à la Couronne de prouver que de tels ouvrages n'auraient aucune incidence négative sur la navigation. Les Premières nations doivent être consultées en toute transparence lorsqu'il est question d'entreprendre un ouvrage au sens de la LPEN qui porte atteinte à leurs droits.

Cinquièmement, mettre en place un cadre de référence pour ce qui est du processus de consultation et de la nature de l'obligation du gouvernement de consulter les Premières nations en ce qui concerne le projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, les éléments concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

Il existe une obligation juridique de consulter les Premières nations. Reconnaissons que le fait de consulter les Premières nations est avantageux pour l'élaboration d'une politique efficace. Par exemple, les Premières nations seront beaucoup moins réticentes à faire affaire avec le gouvernement de l'Ontario si on leur garantit qu'elles seront consultées avant qu'une entreprise ne soit autorisée à entreprendre un projet.

Sixièmement, réinscrire la composante du processus d'évaluation environnementale touchant les « petits ouvrages » dans la Loi sur la protection des eaux navigables. Au préalable, cette composante de la loi devra être modifiée et améliorée après un examen comparatif des divers textes législatifs portant sur la politique environnementale pouvant se chevaucher en ce qui a trait au déclenchement d'une évaluation environnementale au chapitre des eaux navigables.

Ces nouveaux amendements mettent en évidence le fait que les conflits possibles entre les diverses mesures législatives ontariennes en matière d'évaluation environnementale n'ont pas été analysés de façon claire et précise. Les Premières nations exigent que le ministre, M. Baird, indique précisément dans quels domaines se produiront les chevauchements auxquels il fait référence dans son communiqué de presse daté du 9 mai 2009, et qu'il s'exprime sur la question de savoir si la version modifiée de la Loi sur la protection des eaux navigables permet à Transports Canada de contourner les autres autorités législatives.

Cela met fin à mon exposé.

Le président : Êtes-vous d'accord pour que nous commençons par entendre tous les témoins avant de passer à la période de questions? C'est notre procédure habituelle. Vous nous avez présenté un exposé très intéressant et très détaillé. Merci beaucoup.

C'est le tour du chef Watts, n'est-ce pas?

Bob Watts, chef de la direction, Assemblée des Premières Nations : Non. Appelez-moi Bob.

Le président : Voulez-vous prendre la parole?

M. Watts : Bien sûr.

Le président : Nous avons reçu une copie de votre mémoire, et nous vous écouterons avec intérêt.

Mr. Watts: First, I would like to start by recognizing that we are on Algonquin territory, and give thanks to the Algonquin people for allowing us to gather here and to acknowledge my fellow panellists.

Honourable senators, on behalf of the Assembly of First Nations, and the National Chief of the Assembly of First Nations, I would like to thank the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources for accepting our request to provide comments on this most important subject. I have a colleague with me. When we get into the tough slugging, Mr. Wuttke will take over. I just wanted to acknowledge him.

First Nations people have much to offer Canada. First Nation people continue to have close relationships with the land and with the water. We have repeatedly offered to share what we know of the environment, with the hope that our knowledge will assist others to improve the quality of life for all.

We understand that Canada requires a more up-to-date act to protect its navigable waters. However, we believe that the amendments to the NWPAA that were passed in the January 2009 budget do not adequately account for Aboriginal treaty rights, the Crown's consultation and accommodation obligations and the ability of the act to provide the necessary protection to our waterways so that they retain their navigability and environmental integrity.

We are disappointed about the lack of consultation or engagement with First Nations that was pursued while the amendments to the act were first being considered back in the spring of 2008.

The Chair: If you do not mind, I will intervene at this stage. Mr. McCormick, you mentioned the lack of consultation right up front. Mr. Watts, you are now mentioning it. I think, Mr. Watts, you are making the distinction between the amendments that have just been made in Bill C-10 and the study that was going on over a period, we understand, of some 15 years, which led to a report. Are you telling us you have not been consulted, ever, on any of this stuff?

Mr. Watts: We are talking about a lack of consultation. There might have been some consultation 15 years ago, but when we are talking about the process that led up to the spring of 2008, we are saying that there was inadequate consultation in that process.

The Chair: Some, but inadequate. Okay. Is that fair?

Mr. Watts: Yes, that is fair.

We would also like to note that this lack of true engagement continues. Representatives of the AFN, myself included, met with Transport Canada officials on May 5, just last week, to learn

M. Watts : J'aimerais tout d'abord souligner que nous nous trouvons en territoire algonquin. Je remercie les Algonquins de nous permettre de nous réunir ici et je salue les autres témoins.

Sénateurs, au nom de l'Assemblée des Premières Nations, et en ma qualité de chef de l'Assemblée des Premières Nations, j'aimerais remercier le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles d'avoir accepté que nous nous présentions ici pour formuler des commentaires sur un sujet de la plus haute importance. Je suis accompagné d'un de mes collègues, M. Wuttke. Il prendra la relève lorsque nous en arriverons à des questions plus pointues. Je tenais simplement à signaler sa présence.

Les Premières nations ont beaucoup de choses à offrir au Canada. Les peuples des Premières nations continuent d'entretenir une relation étroite avec la terre et avec l'eau. À maintes reprises, nous avons offert de communiquer nos connaissances en matière d'environnement dans l'espoir qu'elles puissent aider d'autres personnes à améliorer la qualité de vie de l'ensemble de la population.

Nous sommes conscients du fait que le Canada a besoin d'une loi plus moderne pour protéger ses eaux navigables. Cependant, nous croyons que les amendements de la LPEN qui ont été adoptés dans le cadre du budget de janvier 2009 ne tiennent pas suffisamment compte des droits ancestraux et issus de traités, de l'obligation de la Couronne de consulter les peuples autochtones et de trouver des accommodements à leurs intérêts et de la nécessité de faire en sorte que la loi protège nos cours d'eau de manière à ce qu'ils demeurent navigables et conservent leur intégrité environnementale.

Nous sommes déçus du fait que les Premières nations n'ont pas été consultées ou mises à contribution au moment où l'examen des amendements à la loi a débuté, au printemps 2008.

Le président : Si vous me le permettez, j'aimerais intervenir. Dès le début de son exposé, M. McCormick a mentionné l'absence de consultation. À présent, c'est au tour de M. Watts de le faire. Si je ne m'abuse, M. Watts, vous établissez une distinction entre les amendements qui viennent tout juste d'être adoptés dans le cadre du projet de loi C-10 et l'étude qui s'est déroulée sur une longue période, 15 ans je crois, et qui a abouti à un rapport. Êtes-vous en train de nous dire que vous n'avez jamais été consultés sur aucune des questions faisant l'objet de la présente réunion?

M. Watts : Nous disons que nous n'avons pas été consultés. Nous avons peut-être été consultés il y a 15 ans, mais en ce qui concerne le processus qui s'est déroulé jusqu'au printemps 2008, nous affirmons n'avoir pas été suffisamment consultés.

Le président : Vous avez été consulté, mais pas suffisamment? D'accord. Est-ce juste?

M. Watts : Oui, c'est juste.

Nous aimerions également souligner que cette absence de consultation véritable se poursuit. La semaine dernière, le 5 mai, des représentants de l'Assemblée des Premières Nations et

more about how Transport Canada plans to implement the amended act. During our meeting, Transport Canada officials reported to us that no ministerial orders had yet been issued. Yet, only four days after that meeting, on May 9, Transport Canada issued its first ministerial order. To us, this does not demonstrate the intent to openly engage First Nations or to work in partnership.

Consulting with First Nations provides an opportunity to incorporate First Nations' unique knowledge into decision making. First Nations' knowledge comes from the historic, current and ongoing relationship with Canada's waterways as important routes for transportation. Access to waterways also remains essential to First Nations' abilities to access ceremonial lands, foods, medicines and sacred sites.

Rivers, adjoining lakes and the ocean were, and often still remain, the only safe travel mode for everyday survival and for attending annual cultural ceremonies, gatherings and summer camps. Many First Nations are currently engaged in applying state-of-the-art mapping technology to their collections of Aboriginal traditional knowledge and the location of traditional and sacred sites in support of sustainable development and planning. Many of these sites are remote and accessible only by water.

First Nations identify rivers as the land's arteries. As such, they are and always have been essential to the ongoing survival and well being of First Nations. First Nations Aboriginal and treaty rights include the right to water and the right to practice hunting, fishing, harvesting and trapping activities. Rights to water and unobstructed waterways are essential to sustaining life and society, and are a prerequisite to the enjoyment of virtually every other Aboriginal and treaty right.

In moving forward, it is necessary for governments to recognize First Nations' ownership over waterways as an integral component of Aboriginal title. An important aspect of this ownership is First Nations' obligations to protect these waterways, as well as the surrounding environment, including the fragile ecosystems that all creatures are dependent upon.

Turning to our purpose of being here today, I am pleased to offer this committee our perspectives on the adopted amendments to the NWPA. I would like to reiterate what important work this is that you are engaged in right now. It would have been nice to have had a lot of this work done prior to the budget being passed.

moi-même avons rencontré des fonctionnaires de Transports Canada pour en apprendre davantage à propos de la manière dont le ministère prévoit mettre en œuvre la version modifiée de la loi. Au cours de la rencontre, les fonctionnaires de Transports Canada nous ont indiqué qu'aucun arrêté ministériel n'avait encore été pris. Pourtant, quatre jours après la rencontre, le 9 mai, le ministre des Transports a pris un premier arrêté. À notre avis, cela ne constitue pas une preuve de la volonté du ministère de faire participer activement les Premières nations ou de travailler en partenariat avec elles.

Le fait de consulter les Premières nations permet d'intégrer leur savoir unique dans le processus décisionnel : le savoir des Premières nations découle de la relation qu'elles ont entretenue tout au long de l'histoire, et qu'elles continuent d'entretenir aujourd'hui, avec les cours d'eau du Canada, qui sont pour elles d'importantes voies de transport. En outre, l'accès aux cours d'eau demeure essentiel pour préserver la capacité des Premières nations de se rendre sur leurs lieux de cérémonie et sur leurs sites sacrés et d'avoir accès à leurs produits médicinaux et à leurs aliments traditionnels.

Les rivières, qui communiquent avec les lacs et l'océan, étaient, et demeurent encore souvent les seules voies sécuritaires qui nous permettent d'accéder aux ressources nécessaires à notre survie et pour nous rendre à nos cérémonies culturelles annuelles, nos rassemblements et nos camps d'été. À l'heure actuelle, de nombreuses Premières nations utilisent des outils technologiques de pointe pour rassembler leurs connaissances traditionnelles et faire la cartographie de leurs sites traditionnels et sacrés dans le but de soutenir le développement et la planification durables. Bon nombre de ces sites se trouvent dans des lieux isolés et ne sont accessibles que par des voies d'eau.

Pour les Premières nations, les rivières sont les veines et les artères de la terre. À ce titre, elles sont et ont toujours été un élément essentiel de la survie et du bien-être des Premières nations. Les droits ancestraux et issus de traités comprennent le droit d'accès à l'eau et le droit de pratiquer la chasse, la pêche, la récolte et le trappage. Les droits d'avoir accès à l'eau et à des cours d'eau sur lesquels il est possible de naviguer librement sont essentiels au maintien de la vie et à la survie de la société, en plus d'être les conditions préalables à la jouissance d'à peu près tous les autres droits ancestraux et issus de traités.

Pour la suite des choses, il est nécessaire que les gouvernements reconnaissent que les droits de propriété des Premières nations sur les cours d'eau font partie intégrante du titre autochtone. L'obligation des Premières nations de protéger ces cours d'eau est un aspect important de ces droits de propriété tout comme l'obligation de protéger le milieu ambiant, notamment les écosystèmes fragiles dont tous les animaux dépendent.

J'en arrive maintenant à la raison de ma présence ici aujourd'hui. Je suis ravi de présenter au comité notre point de vue sur les modifications apportées à la LPEN. Je tiens à réaffirmer l'importance du travail que vous effectuez actuellement. Il aurait été bien de faire une partie de ce travail avant que le budget ne soit adopté.

The NWPA has provided important protections to Canada's waterways since 1882, and we must be certain that the amended act is able to continue to offer a similar level of protection.

The first recommendation that the AFN hopes to see in your final report is that we would like to see the January 2009 amendments to the NWPA repealed and rewritten, based on a full, prior and informed consultation process with First Nations. If this is not about to happen, if the Government of Canada choses not to do this, the second recommendation that we would like to see included in your report is for Canada to immediately establish a process with First Nations to determine how the new ministerial authority contained in the amended NWPA will be exercised in order to avoid possible infringements of Aboriginal and treaty rights, and to ensure full prior and informed consultation protocols.

This process would include: the development of additional amendments to the NWPA, which will be drafted with protection of Aboriginal and treaty rights and proper consultation and accommodation protocols in mind; and the implementation of transparent decision-making processes within the authorities provided to the Minister of Transport through the act's amendments.

Providing prior information to First Nations and the public provides an essential opportunity for feedback based on local knowledge. People living in the vicinity of a proposed project will often have useful insights into its possible impacts that those living far from it do not have.

Many First Nations have suffered the results of ill-conceived industrial, hydroelectric and mining projects. Some of this suffering is historic, but much of it continues right now. A better flow of information prior to decision making can help avoid some of these situations.

An example of one possible solution is if any decisions were to be taken by the minister, the affected First Nations should be notified of that, and a fully funded legal review of possible repercussions for First Nations should be conducted prior to any final approval of any project.

Ultimately, we see this as an opportunity for the Crown to enter into partnership with First Nations in order to thoroughly consider how the Crown can best discharge its fiduciary obligations to first Nations. The written brief that we have provided to this committee contains more comments and specific recommendations on how to proceed in this regard.

Depuis 1882, la LPEN a joué un rôle important dans la protection des cours d'eau du Canada, et nous devons nous assurer que la version modifiée de la loi permettra de protéger les cours d'eau dans une mesure semblable.

La première recommandation que l'Assemblée des Premières Nations souhaite formuler aux fins de votre rapport final est la suivante : nous aimerions que les amendements à la LPEN de janvier 2009 soient abrogés et réécrits après un processus de consultation exhaustif, préalable et éclairé auprès des Premières nations. Dans le cas où les choses ne se déroulent pas ainsi et que le gouvernement du Canada décide de ne pas donner suite à cette recommandation, nous vous demandons d'inscrire dans votre rapport, et il s'agit de notre deuxième recommandation, que nous demandons au gouvernement du Canada d'entreprendre immédiatement un processus de consultation auprès des Premières nations pour examiner la portée du nouveau pouvoir ministériel contenu dans la LPEN modifiée en vue d'éviter toute atteinte possible aux droits ancestraux et issus de traités et pour veiller à ce qu'une consultation complète, préalable et éclairée soit menée auprès des Premières nations.

Ce processus devrait comprendre, d'une part, l'élaboration d'amendements supplémentaires à la LPEN, qui tiendront compte de la nécessité de protéger les droits ancestraux et issus de traités et de mettre en place un protocole de consultation et d'accommodement adéquat et, d'autre part, la mise en œuvre d'un processus décisionnel transparent pour encadrer l'exercice des pouvoirs conférés au ministre des Transports en vertu des amendements qui ont été adoptés.

En fournissant des renseignements aux Premières nations et au public avant de prendre une décision, on offre à ces derniers une possibilité essentielle de fournir, à leur tour, les renseignements fondés sur les connaissances locales. Souvent, les personnes vivant à proximité d'un lieu envisagé pour la construction d'un ouvrage possèdent des informations précieuses quant aux répercussions possibles du projet, informations dont ne peuvent disposer les personnes vivant loin de ce lieu.

Bon nombre de Premières nations ont subi les conséquences de projets industriels, hydroélectriques et miniers mal conçus. Certaines de ces répercussions sont choses du passé, mais d'autres continuent de faire sentir leurs effets. Une meilleure communication de renseignements avant la prise de décisions peut aider à éviter ce genre de situations.

L'une des solutions possibles est la suivante : avant de prendre quelque décision que ce soit, le ministre devrait en informer les Premières nations concernées, et un examen juridique financé intégralement portant sur les répercussions que pourraient subir les Premières nations devrait être mené avant que tout projet ne reçoive une approbation finale.

Essentiellement, nous voyons cela comme une occasion pour la Couronne d'établir un partenariat avec les Premières nations de manière à examiner en profondeur la meilleure façon pour elle de s'acquitter de ses obligations fiduciaires envers les Premières nations. Le mémoire que nous avons fourni au comité contient des renseignements supplémentaires et des recommandations précises quant à la manière de procéder à cet égard.

In conclusion, it is essential that the federal government recognize First Nations jurisdiction and authorities. Government cannot continue to work in isolation as First Nations have much to offer. Together we can develop a stronger, amended NHPA that incorporates accountability measures. This process may take some time. I recommend that this committee include in its report our recommendation that the amendments to the NHPA be repealed or that additional amendments be made to the NHPA to better account for First Nations' Aboriginal and treaty rights, the Crown's consultation and accommodation obligations and, ultimately, to ensure that the act retains its ability to protect the health and safety of our waterways.

The Chair: Thank you for another excellent report. Our researchers will have great recourse to it in preparing our report for approval.

I remind you of the five-year review provision in the NHPA, and we are six months into it now. The process is critical, obviously, or it would not be in there. This committee has pressed for review provisions in proposed legislation in the past. Do you see any hope in the review process?

Mr. Watts: There could be a lot of water under a lot of bridges, or perhaps not, in five years. We are not holding out hope for five years because we see things that need to be done now. Having unfettered discretion on the part of the minister is not helpful.

The Chair: We do not want to sweep it under the culverts.

Mr. Watts: No, sir. We need to build a box around that so that we are involved in the process.

The Chair: Mr. Wilson, will you comment?

Terry Wilson, Forestry Coordinator, Nishnawbe Aski Nation: I believe you have a copy of my presentation before you as well as resolution 09/14. In the interests of time, I will focus on some of the main points because some of our points have already been talked about.

I thank the committee for inviting me to appear, and I acknowledge my fellow panel members. I will not focus on the NHPA and the changes, per se. Rather, the Nishnawbe Aski Nation has asked me to talk about their position on the act and the fact that they were not consulted.

The Chair: Could you tell us what a forestry coordinator is?

Mr. Wilson: Yes. It is a person who, theoretically, looks after forestry and in reality handles everything.

The Chair: The manager of the resource.

En conclusion, il est essentiel que le gouvernement fédéral reconnaisse la compétence et les pouvoirs des Premières nations. Le gouvernement ne peut continuer à travailler isolément puisque les Premières nations ont tant à offrir. Ensemble, nous pouvons élaborer une nouvelle version plus solide de la LPEN qui comprend des mesures en matière de reddition de comptes. Ce processus peut prendre un certain temps. Je recommande au comité de faire figurer dans son rapport nos recommandations, à savoir l'abrogation des amendements de la LPEN ou l'ajout d'amendements pour mieux tenir compte des droits ancestraux et issus de traités et des obligations de la Couronne en matière de consultation et d'accommodement et, enfin, le maintien de la capacité de la loi de protéger la salubrité et la sécurité de nos cours d'eau.

Le président : Merci pour cet autre excellent exposé. Il sera très utile à nos chercheurs au moment d'élaborer notre rapport aux fins d'approbation.

Je vous rappelle que la LPEN prévoit un examen quinquennal. La loi a été adoptée il y a six mois. De toute évidence, ce processus est crucial — autrement, il n'aurait pas été inscrit dans la loi. Le comité a exercé des pressions dans le passé pour que des dispositions en matière d'examen soient intégrées aux textes législatifs proposés. Espérez-vous quoi que ce soit du processus d'examen?

M. Watts : Dans cinq ans, beaucoup d'eau aura coulé sous bien des ponts — ou peut-être pas. Nous ne resterons pas là à espérer pendant cinq ans, car nous voyons des choses qui doivent être faites dès maintenant. Le fait que le ministre possède un pouvoir discrétionnaire qui n'est soumis à aucune restriction ne nous permet pas de nourrir de grands espoirs.

Le président : Nous ne voulons pas jeter ce pouvoir en bas du pont.

M. Watts : Non, monsieur. Nous voulons l'encadrer de manière à ce que nous puissions participer au processus.

Le président : Monsieur Wilson, voulez-vous prendre la parole?

Terry Wilson, coordinateur de la foresterie, Nation Nishnawbe Aski : Je crois que vous disposez d'une copie de mon exposé et de la résolution 09/14. Pour gagner du temps, j'examinerai plus particulièrement quelques-unes des questions que je vais aborder pour ne pas revenir sur ce qui a déjà été dit.

Je remercie le comité de m'avoir invité à me présenter ici et je salue les autres témoins. Mon exposé ne portera pas essentiellement sur la LPEN en tant que telle et les modifications qui y ont été apportées. La nation Nishnawbe Aski m'a plutôt demandé de présenter son point de vue sur la loi et de souligner le fait qu'elle n'a pas été consultée.

Le président : Pouvez-vous nous dire en quoi consiste le travail d'un coordinateur de la foresterie?

M. Wilson : Oui. En principe, le coordinateur de la foresterie s'occupe des questions relatives à la foresterie, mais en réalité, il s'occupe de tout.

Le président : Il agit à titre de gestionnaire des ressources forestières.

Mr. Wilson: If something moves or breathes under its own steam, I get it due to the lack of resources in the other areas. I primarily focus in on forestry, but water, birds and critters end up on my plate, sooner or later.

The Chair: You are an expert in conservation issues.

Mr. Wilson: I was a forester with the Ontario Ministry of Natural Resources for 20 years, and I have been working with First Nations for ten and a half years.

Basically for too long now, the Government of Canada has made decisions and imposed acts, laws and legislation that infringe upon the rights of the Nishnawbe Aski Nation. First Nations need to be consulted on all issues that impact their traditional territories, such that all of their concerns are met and accommodated. Not only is this constitutionally required but it is also necessary to ensure that decisions benefit and protect both First Nations and Canada and do not infringe upon the rights and traditional ways of life of the Nishnawbe Aski Nation. All too often, decisions are made without the consultation or consent of First Nations, which leads to not only the further suffering of the NAN First Nations but also of Canada.

Over the past few months leading up to these committee hearings, NAN has lobbied our position on the Navigable Waters Protection Act. We have written about and discussed this issue with a number of government officials. In these discussions, we have reiterated the need for meaningful consultation, accommodation and the protection of Aboriginal treaty rights.

By way of a brief history of NAN, in 1905-06, representatives of the Crown signed Treaty No. 9 and Treaty No. 5. The treaty was between His Most Gracious Majesty of Great Britain and Ireland and the Ojibwa, Cree and other Indians. The commissioners appointed by the federal and provincial governments were there as representatives of the King. They made adhesions in 1929 and 1930. Prior to this, the Saulteaux-Cr e Nations of Northern Ontario and Manitoba signed Treaty No. 5 in 1875, again with representatives of the Crown. Those treaty bands within Ontario are also part of NAN. Grand Council Treaty No. 9 was formed in February 1973, and in 1981, the name was changed to Nishnawbe Aski Nation.

NAN is one of the largest political territorial organizations in Ontario. NAN's territory covers approximately two-thirds of the province. It is approximately 700 miles long and 400 miles wide. It goes from Quebec to Manitoba and up to James Bay and Hudson's Bay. Within these traditional territories, NAN holds some of the world's most precious aquatic habitat and resources. For example, 5 of the remaining 12 undammed water sheds occur in this area, and the world's third largest wetland makes up the

M. Wilson : Du moment où il s'agit de quelque chose qui se déplace par ses propres moyens, je dois m'en occuper en raison du manque de ressources des autres secteurs. Je m'occupe principalement de foresterie, mais tôt ou tard, je suis appelé à m'occuper de l'eau, des oiseaux ou des bestioles.

Le président : Vous êtes un expert en matière de préservation de l'environnement.

M. Wilson : J'ai occupé un poste d'expert forestier au ministère des Ressources naturelles de l'Ontario pendant 20 ans, et je travaille avec les Prem res nations depuis 10 ans et demi.

Essentiellement, depuis trop longtemps, le gouvernement du Canada a pris des décisions et a imposé des lois et des règlements qui enfreignent les droits de la nation Nishnawbe Aski. Les Prem res nations doivent être consultées sur toutes les questions qui concernent leurs territoires traditionnels, de manière à ce que toutes leurs préoccupations soient prises en considération et dissipées. En plus d'être une obligation constitutionnelle, cela est également nécessaire pour faire en sorte que les décisions soient profitables pour les Prem res nations et le Canada, qu'elles protègent ces deux instances et qu'elles ne portent pas atteinte aux droits et aux modes de vie traditionnels de la nation Nishnawbe Aski, la NNA. Trop fréquemment, les décisions sont prises sans que les Prem res nations n'aient été consultées ou sans qu'elles n'aient donné leur consentement, ce qui aboutit à des souffrances supplémentaires non seulement pour la NNA, mais également pour le Canada.

Au cours des quelques mois qui ont précédé les présentes audiences du comité, la NNA a fait campagne pour faire valoir sa position sur la Loi sur la protection des eaux navigables. Nous avons rédigé des mémoires à ce sujet et discuté de la question avec de nombreux représentants du gouvernement. Pendant ces discussions, nous avons réaffirmé la nécessité de mener une véritable consultation, de trouver des accommodements et de protéger les droits ancestraux et issus de traités.

Pour faire une courte histoire de la NNA, en 1905-1906, des représentants de la Couronne ont signé le Traité n  9 et le Traité n  5. Le Traité n  9 a été conclu entre Sa Majesté le Roi de la Grande-Bretagne et d'Irlande et les Ojibeways, les Cris et d'autres Indiens. Des commissaires nommés par les gouvernements fédéral et provincial agissaient à titre de représentants du Roi. Des adhesions ont été signées en 1929 et 1930. Avant cela, en 1875, le Traité n  5 a été conclu entre les nations des Saulteux et des Cris du nord de l'Ontario et du Manitoba et, là encore, des représentants de la Couronne. Les bandes de l'Ontario visées par ces traités font également partie de la NNA. Le Grand conseil du Traité n  9 a été constitué en février 1973 et, en 1981, la dénomination nation Nishnawbe Aski a été adoptée.

La NNA est l'une des plus importantes organisations politiques territoriales en Ontario. Son territoire couvre approximativement les deux tiers de la province. Il s'étend sur une longueur de 700 milles et une largeur de 400 milles environ. En outre, la NNA possède des territoires au Québec, au Manitoba, à la baie James et   la baie d'Hudson. Sur ces territoires traditionnels, la NNA possède quelques-uns des habitats et des ressources aquatiques les plus précieux au

Hudson's Bay lowlands. These territories are full of lakes, rivers, streams, creeks and many forms of navigable waters that have been navigated by NAN First Nations people since time immemorial.

These sacred waters were given to the Nishnawbe Aski First Nations by the Creator to be protected and used in accordance with natural laws. Therefore, First Nations peoples have navigated sustainably these waterways for transport, trade, sustenance and many other purposes. Navigating these waters is not a recreational pastime; it is a fundamental and inherent part of Nishnawbe Aski Nations traditional and cultural way of life. I have talked to many of our elders who live on the land for up to 10 months of the year. They live in tents and cabins and go into the communities in January and February when it is very cold. They live on the land for the remainder of the year.

I will move to NAN's position on the proposed changes to the Navigable Waters Protection Act. I will mention a couple of points of NAN. I understand the current concern for economic development in Canada. However, NAN's communities have an unemployment rate of 65 per cent to 95 per cent, which we would love to trade for your 7 per cent to 10 per cent unemployment rate that people are worried about. We have 49 communities where the rate is at 95 per cent. Currently, NAN's population comprises about 10 per cent to 11 per cent of the population of Northern Ontario. We have extremely high suicide rates that are six times the average rate for the rest of Canada.

Since the proposed changes to the NWPA were brought to the attention of NAN First Nations, many serious concerns have been voiced to NAN executive council. NAN leadership has been communicating with members of the Conservative Party and leaders of the federal opposition parties regarding this matter. Furthermore, NAN has put forth media releases regarding this issue, and the people of NAN expect to be meaningfully consulted. That is a key issue. I want to be clear that I am speaking on behalf of NAN. In my experience working for NAN, I am not aware of a single time when either the federal or the provincial government has meaningfully consulted NAN on a single issue regarding lands and resources. The key word is "meaningful." That is why NAN developed this consultation handbook, a copy of which I have with me today.

The Chair: Do we have other copies?

Mr. Wilson: No, but I can get more. I will leave this one with you. The key point of this booklet is the table at page 27.

monde. Par exemple, cinq des 12 derniers bassins versants non aménagés se trouvent sur ce territoire, et les basses terres de la baie d'Hudson constituent le troisième territoire de terres humides du monde en importance. Ces territoires regorgent de lacs, de rivières, de ruisseaux, de criques et d'une multitude d'autres types de cours d'eau sur lesquels les Premières nations de la NNA naviguent depuis des temps immémoriaux.

Le Créateur a confié ces eaux sacrées aux peuples de la NNA pour qu'ils les protègent conformément aux lois de la nature. Les Premières nations ont donc utilisé ces cours d'eau de façon durable à des fins de transport, de commerce, de subsistance et à une kyrielle d'autres fins. La navigation sur ces eaux ne constitue pas un passe-temps ou un loisir — elle est une composante fondamentale et essentielle du mode de vie traditionnel et culturel des peuples de la NNA. J'ai discuté avec un bon nombre de nos aînés qui vivent sur le territoire jusqu'à dix mois par année. En janvier et en février, lorsque la température devient très froide, ils retournent vivre dans leur collectivité, mais le reste de l'année, ils habitent dans des tentes et des huttes qui se trouvent sur le territoire.

Passons maintenant à la position de la NNA sur les modifications proposées de la Loi sur la protection des eaux navigables. Je vais mentionner deux ou trois points soulevés par la NNA. Je suis conscient du fait qu'à l'heure actuelle le développement économique est une préoccupation au Canada. Je signale toutefois que les collectivités de la NNA ont un taux de chômage qui s'étend de 65 p. 100 à 95 p. 100. Nous troquerions volontiers ce taux de chômage contre celui de 7 p. 100 à 10 p. 100 qui inquiète tant le reste de la population. Dans 49 de nos collectivités, le taux de chômage s'élève à 95 p. 100. Actuellement, les peuples de la NNA représentent environ de 10 p. 100 à 11 p. 100 de la population du Nord de l'Ontario. Nos taux de suicide sont extrêmement élevés — six fois plus élevés que le taux moyen du reste du Canada.

Depuis que les peuples de la NNA ont été mis au courant des modifications proposées de la LPEN, une pléthore de personnes ont fait part de leurs graves inquiétudes au conseil exécutif de la NNA. La direction de la NNA a communiqué avec des membres du Parti conservateur et les leaders des partis d'opposition à l'échelon fédéral sur cette question. De surcroît, la NNA a publié des communiqués de presse à ce sujet, et les membres de la NNA s'attendent à être véritablement consultés. Il s'agit d'une question clé. Je tiens à indiquer clairement que je prends la parole pour le compte de la NNA. Je travaille pour la NNA depuis des années, et je ne me souviens pas d'une seule fois où le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial a mené une consultation véritable auprès de la NNA sur une quelconque question touchant les terres et les ressources. Le mot clé est « véritable ». C'est pour cette raison que nous avons élaboré un guide en matière de consultation, dont j'ai une copie avec moi aujourd'hui.

Le président : En avez-vous d'autres copies?

M. Wilson : Non, mais je peux en avoir d'autres. Je vais vous laisser ma copie. Le tableau de la page 27 constitue le point essentiel de ce guide.

The Chair: Could you describe the document for the record?

Mr. Wilson: This is a handbook on consultation on natural resource development that was written by NAN. This is the third edition for 2007, and the first edition came out in 2001. Since then, we have distributed hundreds of copies of these booklets to governments, the private sector, universities, First Nations and others. This defines “meaningful consultation” for NAN — how NAN views it.

The first issue I would like to address regarding the NWA is infringement of these changes on the Aboriginal treaty rights of NAN First Nations. Aboriginal treaty rights belong to Aboriginal people and come from the Creator. The Canadian Constitution Act, 1982, section 35, which has been upheld by the Supreme Court of Canada, recognizes and affirms Aboriginal treaty rights. Therefore, the Crown has a legal obligation to consult meaningfully with First Nations about any project, development, activity, policy, legislation or amendments to legislation that might impact on Aboriginal treaty rights. Consultation is to be done with an eye towards accommodating First Nations concerns by trying to mitigate impacts or infringements on Aboriginal and treaty rights and to limit damage done to the environment.

In the case of the NWA, this has been violated in several ways. First, the federal government failed to notify First Nations that changes to the NWA were being considered. Second, the federal government failed to consult with First Nations on the proposed changes. Third, NAN has clearly outlined their concerns to the leadership of Canada and identified that these proposed changes infringe upon the rights of First Nations people in NAN. Fourth, the federal government did not accommodate or address First Nation concerns regarding the NWA.

Further, changing the definition of “navigable waters” will no longer protect First Nations right of navigation to their traditional water systems. Changing “works” to exclude “minor works” would allow for minor projects to be undertaken without proper reviews and protections. Removing the four named works — bridge, boom, causeway and dam — from the NWA would open the door for large scale projects to commence in or near First Nations territories without proper environmental protections. Collectively, proposed changes to the NWA would weaken the Government of Canada’s duty to protect the rights of navigation and, in turn, put more responsibility on the First Nations communities which may not have the capacity to do so. In the end, this amounts to a further perpetuation of cultural negligence — actions that ignore Aboriginal and treaty rights and

Le président : Aux fins du compte rendu, pouvez-vous nous décrire le document?

M. Wilson : Il s’agit d’un guide rédigé par la NNA qui porte sur la consultation en matière de développement des ressources naturelles. La première édition a été publiée en 2001, et la troisième édition, dont j’ai une copie entre les mains, a paru en 2007. Des centaines de copies de ce guide ont été distribuées aux gouvernements, aux entreprises du secteur privé, aux universités, aux Premières nations et à bien d’autres organismes et personnes. Le guide comprend une définition de ce que constitue, pour la NNA, une « véritable consultation ».

Pour ce qui est de la LPNE, la première question que je veux aborder a trait à la violation des droits ancestraux et issus de traités signés par les Premières nations de la NNA que représentent les modifications apportées à la loi. Ces droits appartiennent au peuple autochtone et nous ont été accordés par le Créateur. En outre, ces droits sont reconnus et énoncés à l’article 35 de la Loi constitutionnelle du Canada de 1982 et ont été maintenus par la Cour suprême du Canada. Par conséquent, la Couronne a l’obligation juridique de mener une véritable consultation auprès des Premières nations à propos de tous les projets, travaux d’aménagement, activités, politiques, textes législatifs ou amendements de ceux-ci qui pourraient avoir des répercussions sur les droits ancestraux et issus de traités. La consultation doit être menée dans l’optique de trouver des accommodements aux préoccupations des Premières nations en tentant d’atténuer les répercussions sur les droits ancestraux et issus de traités ou la violation de ceux-ci et en limitant les dommages pour l’environnement.

Dans le cas des modifications apportées à la LPNE, les droits des Autochtones ont été violés à plusieurs égards. Premièrement, le gouvernement fédéral n’a pas avisé les Premières nations du fait que des modifications de la LPNE étaient envisagées. Deuxièmement, le gouvernement fédéral n’a pas consulté les Premières nations au sujet des modifications proposées. Troisièmement, la NNA a clairement fait connaître ses préoccupations au gouvernement du Canada et a signalé que les modifications enfreignaient les droits des Premières nations représentées par la NNA. Quatrièmement, le gouvernement fédéral n’a pas dissipé les préoccupations des Premières nations quant à la LPNE ni tenté de trouver des accommodements à cet égard.

Qui plus est, la modification de la définition d’« eaux navigables » fait en sorte que le droit de navigation des Premières nations sur leurs cours d’eau traditionnels ne sera plus protégé. Par ailleurs, en modifiant la définition d’« ouvrages » pour en exclure les « petits ouvrages » a pour conséquence que les projets mineurs pourraient être entrepris sans que des mesures d’examen et de protection appropriées ne soient prises. En supprimant de la LPNE les quatre ouvrages expressément désignés — à savoir pont, estacade, barrage et chaussée —, on ouvre la voie à ce que des projets à grande échelle soient entrepris sur ou près des territoires appartenant aux Premières nations sans que des mesures de protection de l’environnement appropriées ne soient prises. Sur le plan collectif, les modifications proposées de la LPNE auraient pour

further disrupt the traditional ways of life of the NAN First Nations. By eroding the strength and protection of the NWPA such that navigation is no longer fully protected, you weaken NAN First Nations' ability to partake in traditional activities that allow them to sustainably harvest their lands and resources as they have since time immemorial. With high food prices in northern Ontario and unacceptably low employment rates, it is not tolerable to weaken the protections of NAN First Nations' right of navigation of their traditional waterways.

The NAN First Nations signatories to Treaties 9 and 5 did not cede ownership to the water and the waterways located in NAN traditional territories. Therefore, NAN continues to hold title rights for their exclusive use and occupation. NAN First Nations have the right to direct the management, conservation and development of these waters. Therefore, the proposed changes that will clearly infringe upon NAN First Nations' cultural ways of life are not acceptable.

For these reasons, NAN's Chiefs-In-Assembly passed a resolution that stated that Bill C-10, the Budget Implementation Act and the Navigable Waters Protection, including the proposed amendments, are inapplicable in the territory of NAN First Nations Treaties 9 and 5 areas. The people of NAN First Nations will not accept these policies until section 35 of the Canadian Constitution is upheld, NAN is consulted in a meaningful manner, and our concerns fully addressed and accommodated.

In conclusion, the Government of Canada must work with the Nishnawbe Aski Nations on all issues that impact our traditional territories. Using the land's resources is seen as a way in which NAN First Nations can become more self-sufficient communities, thereby improving our health, standard of living, education and social issues. In order to do this, the Nishnawbe Aski Nation must maintain and protect the health and safety of their traditional lands, including the navigability of the waterways. Such measures are vital to re-establishing self-government in our First Nations.

The hasty changes to the NWPA are a clear example of economic expedience coming at the expense of First Nations' rights and environmental protections. One way we can deal with

effet d'amoindrir la portée de l'obligation du gouvernement du Canada de protéger les droits en matière de navigation et, à l'inverse, d'augmenter la responsabilité des collectivités des Premières nations, qui n'ont peut-être pas la capacité d'assumer une telle responsabilité. Au bout du compte, tout cela peut être assimilé à la perpétuation d'une négligence culturelle — j'entends par là la prise de mesures qui font fi des droits ancestraux et issus de traités et qui perturbent encore un peu plus les modes de vie traditionnels des Premières nations de la NNA. En affaiblissant la portée de la LPEN et en portant atteinte aux mesures de protection prévues par cette loi à un point tel que le droit de navigation n'est plus pleinement protégé, on mine la capacité des Premières nations de la NNA de prendre part à des activités traditionnelles qui leur permettent de récolter durablement les produits de leurs terres et de profiter de leurs ressources, comme elles le font depuis des temps immémoriaux. Compte tenu du prix élevé des denrées dans le nord de l'Ontario et des taux d'emploi inacceptablement bas, l'affaiblissement des mesures de protection du droit de navigation des Premières nations de la NNA sur leurs cours d'eau traditionnels ne saurait être toléré.

En signant le Traité n° 9 et le Traité n° 5, les Premières nations de la NNA n'ont pas cédé leur droit de propriété sur l'eau et les cours d'eau situés sur leurs territoires traditionnels. Par conséquent, la NNA continue de détenir des droits ancestraux pour ce qui est de l'utilisation et de l'occupation exclusives de ces territoires. La NNA a le droit de contrôler la gestion, la préservation et l'exploitation de ces eaux. Il en découle que les modifications proposées, qui portent manifestement atteinte aux modes de vie culturels des Premières nations de la NNA sont inacceptables.

Pour toutes ces raisons, l'Assemblée des chefs de la NNA a adopté une résolution énonçant que le projet de loi C-10, la Loi d'exécution du budget et la Loi sur la protection des eaux navigables, y compris les amendements proposés, ne s'appliquaient pas aux territoires des Premières nations de la NNA visées par le Traité n° 9 et le Traité n° 5. Les Premières nations de la NNA n'admettront ces politiques que si l'article 35 de la Loi constitutionnelle du Canada est respecté, et si elles sont consultées véritablement et que leurs préoccupations sont prises en considération et dissipées à tous égards.

En conclusion, le gouvernement du Canada doit travailler en collaboration avec les nations Nishnawbe Aski sur toutes les questions qui ont des répercussions sur nos territoires traditionnels. Les collectivités des Premières nations de la NNA considèrent l'utilisation des ressources de la terre comme un moyen d'atteindre à une plus grande autosuffisance, ce qui se traduira par des améliorations au chapitre de la santé, du niveau de vie et de l'éducation, en plus de contribuer à régler des problèmes sociaux. À cette fin, la nation Nishnawbe Aski doit maintenir et protéger la santé et la sécurité de ses terres traditionnelles, y compris la navigabilité des cours d'eau. Tout cela est essentiel pour réaffirmer l'autonomie gouvernementale de nos Premières nations.

Les modifications irréfléchies apportées à la LPEN constituent un parfait exemple de mesures économiques opportunistes prises aux dépens des droits des Premières nations et des dispositions

this problem is to reach a broad agreement that everyone give up something for the benefit of future generations of First Nations, and that we all restrain our short-term special interests to achieve our long-term collective interest. Fairness and public purpose should guide us. The Government of Canada must acknowledge that we face a serious problem, one that we can solve only by working together. This cannot be accomplished by changes to legislation without consultation and accommodation with the Nishnawbe Aski Nation.

We call upon this standing committee and all Canadians to support the just and fair treatment of Canada's first peoples. We demand that Canada respect its constitutional duty to consult and accommodate First Nations. We owe it to the future generations who will inhabit the land, navigate the waters and inherit the future that we make for them today.

The Chair: Gentlemen, before we go to senators' questions, my friend and colleague Senator St. Germain told me, "David, when these Aboriginal people come to Senate committees, they are always well prepared." I have seen the wisdom of his words, not only in your expressing the words but also in the written words that you skimmed over and have left for our further edification. Thank you for that. Senator St. Germain will be the first questioner.

Senator St. Germain: Thank you, gentlemen, for appearing before us this evening. As the chair has so aptly put it, the fact is that you always come well prepared.

Honourable senators, the thing that really strikes me is the generosity and the patience that our Aboriginal peoples have exercised. The courts have clearly stated consultation and accommodation. In one of the briefs that I went through — and, I think of the *Delgamuukw* case in British Columbia — there is a perceived urgency, and that the economy and the unemployment rates that are rising are the reason they have proceeded in the manner in which they have.

Having said that, honourable senators, I hear this continually in the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples, as does Senator Peterson, where we are dealing with 65 to 90 per cent unemployment, as Mr. Wilson points out. It is hard for people to relate to the fact that people are concerned at 10 per cent unemployment or 8 per cent unemployment when they live in a world of 65 per cent to 90 per cent unemployment.

My biggest question to all of you is this: Bill C-10 has basically passed now and the Navigable Waters Protection Act has been amended. Would it be acceptable to the Aboriginal community if

garantissant la protection de leur environnement. L'un des moyens qui permettraient de régler ce problème consisterait à ce que l'ensemble des parties s'entendent pour faire des concessions au bénéfice des générations futures des Premières nations et pour mettre de côté les intérêts particuliers à court terme au profit de l'intérêt collectif à long terme. Les principes d'équité et d'intérêt public devraient nous orienter. Le gouvernement du Canada doit reconnaître que nous faisons face à un grave problème, et que nous ne pourrions le régler qu'en travaillant ensemble. Le fait de modifier un texte législatif sans consulter la nation Nishnawbe Aski et sans tenter de trouver des accommodements ne fera qu'aggraver le problème.

Nous exhortons le comité permanent et l'ensemble des Canadiens à plaider en faveur d'un traitement juste et équitable à l'endroit des Premières nations du Canada. Nous demandons que le gouvernement du Canada respecte son devoir constitutionnel de consulter les Premières nations et de trouver des accommodements à leurs préoccupations. Nous avons une obligation envers les générations futures qui habiteront la terre, navigueront sur les cours d'eau et hériteront du monde que nous sommes en train de bâtir.

Le président : Messieurs, avant de passer aux questions des sénateurs, je tiens à signaler que mon ami et collègue, le sénateur St. Germain, m'a souligné que les groupes autochtones qui se présentent devant les comités sénatoriaux sont toujours bien préparés. Je reconnais la sagesse de vos paroles, non seulement celles que vous avez exprimées de vive voix, mais également celles qui figurent dans vos mémoires, que vous avez survolés et qui contribueront à nous éclairer davantage. Je vous en remercie. Le sénateur St. Germain sera le premier à poser une question.

Le sénateur St. Germain : Merci, messieurs, de vous être présentés devant nous aujourd'hui. Comme le président l'a judicieusement fait remarquer, vos témoignages sont toujours bien préparés.

Chers sénateurs, ce qui me frappe vraiment, c'est la générosité et la patience dont nos peuples autochtones ont fait preuve. Les tribunaux ont clairement prescrit la consultation et l'accommodement. L'un des mémoires que j'ai lus — et je pense à l'affaire *Delgamuukw* en Colombie-Britannique — est empreint d'un sentiment d'urgence et donne à penser que la façon dont on a procédé est attribuable à la conjoncture économique et aux taux de chômage croissants.

Cela dit, chers sénateurs, j'en entends constamment parler à l'occasion des réunions du Comité sénatorial permanent des peuples autochtones, tout comme le sénateur Peterson, lorsque nous avons affaire à un taux de chômage de 65 à 90 p. 100, comme le fait valoir M. Wilson. Il est difficile de comprendre les préoccupations liées à un taux de chômage de 10 ou de 8 p. 100, lorsqu'on vit dans un monde où le taux de chômage est de 65 à 90 p. 100.

Voici la grande question que je pose à tous : le projet de loi C-10 est essentiellement adopté à l'heure actuelle, et la Loi sur la protection des eaux navigables a été modifiée. La communauté

the government consulted and accommodated from now on regarding regulations and future amendments to the NWPA?

I place this question to all of you, if you wish to respond to it. If we are to make a recommendation — and there was a lack of consultation on the initial go around — where do we go from here? What is the best way to deal with this legislation in the interests of all Canadians, but mainly our First Nations people?

Mr. Watts: I will take the first shot at it; I am sure my colleagues will have something to say as well.

As much as it will be important in terms of future amendments and the development of regulations to have a clear process for consultation and accommodation, I think it is important to note that when we talk about consultation and accommodation, it is for a specific purpose. It is for the purpose of reconciliation and for the purpose of reconciling Aboriginal sovereignty and other sovereignties in this country. It is not just something that the court said would be nice to do. It was for a specific purpose that they asked us to consider it, and we uphold that purpose. We commend the courts for talking about reconciliation as a purpose of consultation and accommodation.

The Chair: Yes; finding that balance.

Mr. Watts: Finding that balance is what we need to strive for. As much as it may be good in terms of future regulations or amendments — and we have called for particular amendments to the NWPA — I think it does not help us in terms of some of the immediate impacts.

The minister has a lot of discretion. When we met with the officials, they could not describe to us the process that would assist the minister to make any decision. We asked them, “What is your check list? How does the minister make a determination?” From what we see, there is none. There needs to be consultation and accommodation now. It is not just something in the future. Something needs to be done now that helps guide the minister and helps the minister work in partnership, as he is supposed to do, with First Nations right across this country in terms of any decision he has to make.

The Chair: Are you suggesting, sir, that given that this is a forum where we have been asked to hear the interested parties and give a report back by June 11, we might suggest some criteria, saying, “Government, if you will exercise discretion as per this new provision of the law, here is how we suggest perhaps you exercise the discretion”?

autochtone serait-elle satisfaite si le gouvernement prévoyait des consultations et des accommodements à partir de maintenant pour ce qui est de la prise de règlements d'application de la LPEN et des modifications ultérieures de cette loi?

Cette question s'adresse à quiconque souhaite y répondre. Si nous devons formuler une recommandation — et il y a un manque de consultation dès le départ —, quelle est la marche à suivre? Quelle est la meilleure façon de composer avec ces dispositions législatives dans l'intérêt de tous les Canadiens, mais surtout de nos peuples des Premières nations?

M. Watts : Je vais y aller en premier; je suis certain que mes collègues auront quelque chose à ajouter.

S'il est vrai qu'il sera important d'établir un processus clair de consultation et d'accommodement aux fins de l'adoption de modifications ultérieures et de l'élaboration de règlements, je crois qu'il est important de noter que, lorsque nous parlons de consultation et d'accommodement, c'est pour une raison précise. Ces principes ont pour objet la conciliation de la souveraineté autochtone avec les autres souverainetés du pays. Il ne s'agit pas simplement d'une recommandation en l'air des tribunaux. Ils nous ont demandé de prendre cela en considération pour une raison bien précise, et nous soutenons cette raison. Nous applaudissons les tribunaux d'avoir parlé de la conciliation comme étant l'objet de la consultation et de l'accommodement.

Le président : Oui; pour trouver cet équilibre.

M. Watts : La création de cet équilibre devrait être notre motivation. S'il est vrai que cette recommandation est favorable en ce qui concerne l'adoption de règlements ou les modifications dans l'avenir — et nous avons proposé des modifications particulières de la LPEN —, je crois que cela ne nous est d'aucun secours en ce qui concerne certaines retombées immédiates.

Le ministre dispose d'un grand pouvoir discrétionnaire. Lorsque nous avons rencontré les représentants, ils ne pouvaient pas nous exposer les processus que suivrait le ministre pour prendre une décision. Nous leur avons demandé quels éléments ils devaient vérifier et comment le ministre prenait une décision. D'après ce que nous voyons, il n'y a aucun processus. Maintenant, on prescrit la consultation et l'accommodement. Ce n'est pas seulement quelque chose à faire dans l'avenir. Il faut faire quelque chose maintenant pour orienter le ministre et l'aider à travailler en partenariat, comme il est censé le faire, avec les Premières nations de partout dans le pays avant de prendre quelle que décision que ce soit.

Le président : Proposez-vous, monsieur, que, dans le cadre de notre mandat qui consiste à entendre les parties concernées et à présenter un rapport d'ici le 11 juin, nous suggérions certains critères au gouvernement en lui disant : « Comme vous devrez exercer un pouvoir discrétionnaire en vertu de cette nouvelle disposition législative, voici comment nous vous suggérons de procéder »?

Mr. Watts: That is right. Failing to repeal the amendments made, we do not know what will happen. Some First Nations may say these amendment made were unconstitutional, and they will end up in court over the unconstitutionality of the act as amended.

The Chair: No First Nation would ever suggest that.

Mr. Watts: It is hard to imagine, I know.

The Chair: It is impossible.

Mr. Watts: That is quite likely. When we looked at this — and we looked at some of the CEEA amendments, as well — we could not understand what the relationship was between these amendments and trying to stimulate the economy with shovel-ready projects. If there were shovel-ready projects, by definition, none of this would have applied to them because they would have already been through the processes. From what we are being told, in terms of infrastructure that we want to do, it must be shovel-ready or it is not being done. It does not seem to be applied throughout the country, however.

The Chair: Senator St. Germain, your question was so good and broad, I think Mr. McCormick and Mr. Wilson may want to comment.

Mr. McCormick: As Mr. Watts has articulated, it is up to the discretion of the minister. That means that every time there is a new minister, there will be a different perspective on whether there will be an environmental study. That is a real problem because you never know who the minister will be and how that person got there.

Second, as Mr. Watts said, this country has a responsibility for the international declarations that they have signed at the United Nations, one of them being the Universal Declaration of Human Rights. It says that people have a right to a nationality.

When my forefathers signed these treaties, we signed them between sovereign nations. We do not think it is right to have it said to us: "You step back and accept this bill." It should have been dealt with properly, in the first place. First Nations people should have been consulted. Canada is based on the signing of treaties with First Nations.

Mr. Wilson: I want to add something. The question you ask is a very good one, but it is a question I have heard for many years now, not from people at your level but from government officials. We cannot change the past. We all have to recognize that we cannot turn things around. How can we make things better for the future?

M. Watts : C'est exact. À moins d'abroger les modifications adoptées, nous ignorons ce qu'il adviendra. Certaines Premières nations pourraient qualifier ces modifications d'inconstitutionnelles, et elles finiront par saisir un tribunal de cette question.

Le président : Aucune Première nation n'avancerait une chose pareille.

M. Watts : C'est difficile à imaginer, je sais.

Le président : C'est impossible.

M. Watts : C'est plutôt probable. Lorsque nous nous sommes penchés sur ces mesures — et nous avons également examiné certaines des modifications apportées à la LCEE —, nous ne pouvions pas comprendre quel était le lien entre ces modifications et les efforts déployés pour stimuler l'économie au moyen de projets prêts à être exécutés. S'il y avait eu des projets prêts à être exécutés, forcément, ils ne seraient pas visés par ces dispositions parce qu'ils auraient déjà passé par le processus. D'après ce qu'on nous dit, au chapitre des projets d'infrastructure que nous voulons lancer, il faut que tout soit prêt à être exécuté, sans quoi il ne se passera rien. Cette mesure ne semble pas être appliquée partout dans le pays, toutefois.

Le président : Sénateur St. Germain, vu l'excellence et la grande portée de votre question, je crois que M. McCormick et M. Wilson auront des commentaires à faire.

M. McCormick : Comme l'a expliqué M. Watts, c'est laissé à la discrétion du ministre. Cela veut dire que, chaque fois qu'il y a un nouveau ministre, il y aura une différente opinion sur l'intérêt de mener une étude environnementale. C'est un vrai problème, car ne sait jamais qui sera le ministre et comment cette personne accèdera à ce poste.

Deuxièmement, comme l'a dit M. Watts, le pays a des responsabilités découlant des déclarations internationales qu'il a signées aux Nations Unies, dont la Déclaration universelle des droits de l'homme. Ce texte prévoit que les personnes ont droit à une nationalité.

Lorsque mes ancêtres ont signé ces traités, c'était dans le cadre d'une entente conclue entre deux nations souveraines. Je ne crois pas qu'il est juste de nous dire : « Rassoyez-vous et acceptez ce projet de loi. » On aurait dû procéder correctement dès le début. Les peuples des Premières nations auraient dû être consultés. Le Canada est né de la signature de traités conclus avec les Premières nations.

M. Wilson : J'aimerais ajouter quelque chose. Votre question est très bonne, mais c'est une question que j'entends depuis nombre d'années maintenant, pas de personnes de votre échelon, mais de fonctionnaires. Nous ne pouvons changer le passé. Nous devons tous reconnaître que nous ne pouvons pas revenir en arrière. Comment pouvons-nous améliorer les choses pour l'avenir?

I have had many discussions with high level government officials. They say, "Starting today, what if we start to meaningfully consult with you?" That was three or four legislations ago. Your question is very good.

I am sure, when I made the statement earlier, in my opinion there has been no meaningful consultation with NAN. I am sure some people's eyebrows are raised and some people thought, "He does not know what he is talking about." However, the concept is meaningful. It is not meaningful to send a letter to a community saying, "We are thinking of doing this. Write your comments and, by the way, you have 30 days to send them into us." It is not meaningful to go to Sudbury, Sault Ste. Marie or Thunder Bay and say, "We will be at this hotel, at this time, on this day. If you have something to say, come on down." That is not meaningful; you must go to the community with these issues.

I agree with the points raised, but it must be meaningful. I mention it year after year and it gets lost because people keep coming back with: "What if we start today. . .?" A different group of government people come in with their legislation and ask the same questions. "Do you people not talk? What about the people who came last year or six or three months ago?" They ask the same questions, and we are all in agreement. However, again, another act or amendment comes along and we are still in the same position. NAN is becoming very frustrated; we are repeating ourselves.

In my files, which is 10 years' worth of issues with NAN, I would say I only have two files where there has been real progress made for the First Nations. One is the court cases and the other is roadblocks. Roadblocks and court cases are where I see progress being made for First Nations. Talking about our issues, an issue comes by and we agree we must make things better in the future. However, the future comes along and we are becoming frustrated.

I know there is a lot of talk about economic development. I have been at three or four economic summits and round tables recently, and one of the messages I give is that NAN and First Nations are not against economic development. NAN has a 95 per cent unemployment rate. However, in the past, economic development has often been at the expense of First Nations. NAN and other First Nations are no longer willing to tolerate that situation. It is not that they are against economic development; they want to be part of it. If economic development will have a negative impact, as this legislation could potentially have — if you start changing the rules on navigable waters — NAN could get quite upset.

J'ai eu beaucoup de conversations avec des hauts fonctionnaires. Ils me disent : « À partir d'aujourd'hui, que diriez-vous que nous commencions à tenir de véritables consultations avec vous? » C'était il y a trois ou quatre projets de loi. Vous posez une très bonne question.

Je suis certain, comme je l'ai dit plus tôt — à mon avis, on n'a jamais tenu de véritables consultations avec la NNA. Je suis certain qu'il y a des sceptiques qui se disent : « Il ne sait pas de quoi il parle. » Toutefois, on parle ici de véritables consultations. Ce n'est pas une véritable consultation que d'envoyer à une collectivité une lettre lui disant : « Nous songeons à faire ceci. Envoyez-nous vos commentaires par écrit et, soit dit en passant, vous avez 30 jours pour le faire. » Ce n'est pas une véritable consultation que d'aller à Sudbury, à Sault Ste. Marie ou à Thunder Bay et de dire : « Nous serons à tel hôtel, à telle heure, tel jour. Si vous avez quelque chose à dire, venez nous voir. » Ce n'est pas une véritable consultation; il faut aller vers la collectivité pour lui présenter ces questions.

J'approuve les points soulevés, mais il doit y avoir une véritable consultation. Je le mentionne chaque année, mais ce concept est rapidement oublié, et les gens reviennent invariablement nous proposer : « Et si nous commencions aujourd'hui? » Un autre groupe de fonctionnaires se présente avec son projet de loi et pose les mêmes questions. « Vous arrive-t-il de parler entre vous? Et qu'en est-il des gens qui sont venus l'année dernière ou il y a six ou trois mois? » Ils posent les mêmes questions, et nous nous entendons tous. Cependant, encore une fois, on présente une nouvelle loi ou une nouvelle modification et nous sommes toujours dans la même position. La NNA commence à se sentir très frustrée; nous nous répétons.

Dans mes dossiers, qui contiennent les enjeux auxquels la NNA s'est attaquée depuis dix ans, je dirais qu'il n'y a que deux dossiers qui révèlent de véritables progrès au profit des Premières nations. L'un concerne les affaires judiciaires et l'autre, les barrages routiers. Les barrages routiers et les affaires judiciaires sont des aspects à l'égard desquels les Premières nations ont fait des progrès. Lorsque nous parlons de nos enjeux, lorsqu'un nouvel enjeu apparaît, nous nous entendons sur le fait qu'il faut améliorer les choses à l'avenir. Toutefois, à mesure que nous avançons, nous commençons à éprouver de la frustration.

Je sais que le sujet du développement économique est sur toutes les lèvres. J'ai assisté à trois ou quatre sommets et tables rondes économiques récemment, et l'un des messages que je transmets, c'est que la NNA et les Premières nations ne s'opposent pas au développement économique. La NNA affiche un taux de chômage de 95 p. 100. Toutefois, par le passé, le développement économique s'est souvent fait aux dépens des Premières nations. La NNA et les autres Premières nations n'ont plus l'intention de tolérer cette situation. Ces peuples ne s'opposent pas au développement économique : ils veulent en faire partie. Si le développement économique a des retombées négatives, comme ce pourrait être le cas avec ce projet de loi — si vous commencez à changer les règles qui régissent les eaux navigables —, la NNA pourrait commencer à se fâcher.

In the last year, we have had chiefs go to jail over a mining issue. I am sure you are all aware of this. They went to jail because they did not want this mining company proceeding in their traditional territory. In Northern Ontario, we are trying to bring in people with dollars. Will it go ahead if First Nations are becoming so frustrated that they have nothing to lose and something to gain by opposing economic development that could be for the good of everyone?

That is where many of our communities are at right now: They see that they have nothing to lose by opposing legislation and economic development. The best case scenario is that it will not have any impact on them, and the worst case is that it will have a negative impact.

Here we are again, a different group of people and a different act, saying the same things. I hope I am not here in six months with another group, saying the same thing.

Senator St. Germain: This question is for all of you. When the stimulus package was being developed, the First Nations were consulted, were they not? If they were not, I would be surprised. I think AFN was part of the consultation process. I do not know how wide and expansive these consultations were, because there are programs in the stimulus package for First Nations in housing, I believe, and some infrastructure and training.

Were you part of that consultation, Mr. Watts? Was it meaningful? I know this is diverting away from the subject that we are dealing with, but it is also part of the whole process of why these amendments to this act were put into Bill C-10.

Mr. Watts: It is a fair question. We attended a first ministers' meeting on the stimulus package. The national chief laid out a series of recommendations in terms of dealing with stimulus. We met with Department of Finance officials in terms of what we thought was required in the budget in terms of stimulus for First Nations. We met with Indian Affairs and Northern Development officials in terms of the waiting list on housing and schools, and how those could be approached.

At that point, this bill and CEAA were not on the table. These were brought before the Standing Committee on Finance — I believe it was through the House of Commons. We asked to appear before the House of Commons Standing Committee on Finance and we were not offered a chance to appear.

In terms of some parts of the budget bill — in terms of training, housing and schooling, et cetera — we had our input, and I would

L'année dernière, certains de nos chefs ont été emprisonnés pour une affaire liée au secteur minier. Je suis certain que tout le monde le sait. Ils ont été emprisonnés parce qu'ils ne voulaient pas qu'une société minière exploite leur territoire traditionnel. Dans le Nord de l'Ontario, nous essayons d'attirer les investisseurs. Cela sera-t-il possible si les Premières nations commencent à être si frustrées qu'elles n'ont plus rien à perdre et tout à gagner en s'opposant à des projets de développement économique qui pourraient se révéler avantageux pour tous?

C'est l'état d'esprit de beaucoup de nos collectivités à l'heure actuelle : elles constatent qu'elles n'ont rien à perdre en s'opposant au projet de loi et au développement économique. Dans le meilleur des cas, cela n'aura aucune conséquence pour elles, et dans le pire des cas, ces mesures auront des retombées négatives.

Nous voici encore une fois — avec un différent groupe et une différente loi —, à répéter les mêmes choses. J'espère que je ne serai pas ici dans six mois, devant un autre groupe, à dire la même chose.

Le sénateur St. Germain : Je vous pose la question à tous. Lors de l'élaboration du plan de relance, les Premières nations ont été consultées, n'est-ce pas? Je serais étonné du contraire. Je crois que l'APN a participé au processus de consultation. J'ignore l'ampleur et la portée de ces consultations, car le plan de relance comprenait des programmes pour les Premières nations en ce qui concerne le logement, je crois, et certaines initiatives d'infrastructure et de formation.

Avez-vous participé à cette consultation, monsieur Watts? S'agissait-il d'une véritable consultation? Je sais que l'on s'éloigne du sujet dont le comité est saisi, mais cela fait aussi partie du contexte dans lequel ces modifications ont été apportées au projet de loi C-10.

M. Watts : C'est une question raisonnable. Nous avons assisté à une réunion des premiers ministres au sujet du plan de relance. Le chef national a présenté une série de recommandations liées à la relance. Nous avons rencontré les représentants du ministère des Finances pour parler de ce que nous estimions nécessaire d'intégrer dans le budget aux fins de la relance économique des Premières nations. Nous avons rencontré des représentants d'Affaires indiennes et du Nord pour parler des listes d'attente pour les logements et les écoles et des façons d'aborder ces questions.

À ce moment-là, le projet de loi et les modifications de la LCEE n'avaient pas été déposés. Ces documents ont été présentés au comité permanent des finances — par l'intermédiaire de la Chambre des communes, je crois. Nous avons demandé à comparaître devant le comité permanent des finances de la Chambre des communes, et on n'a pas acquiescé à notre demande.

Pour ce qui est de certains passages du projet de loi d'exécution du budget — en ce qui concerne la formation, le logement,

say it was meaningful input. The fact that \$1.4 billion was put into the budget for those things was much appreciated.

In terms of things like NWPA and CEAA, we were not consulted and were not given an opportunity to appear before the committee. We encouraged the Senate to hold hearings on this bill, and it got rushed through the Senate. I guess that is why these hearings are happening now.

Senator Spivak: First, we are a nation of law. Legislation can be amended; it often is. In fact, some people here would like to amend the whole status of the Senate. The only thing preventing an amendment here is the will of the senators to exercise their sober second thought properly. There is absolutely no reason why this legislation cannot be amended.

I have a specific question. Mr. Wilson, on the second-last page of your presentation, you say that the Navigable Waters Protection Act, including proposed amendments, is inapplicable in the territory of NAN First Nations Treaties 9 and 5 areas. Do you believe this is justiciable? In other words, is this something you can legally pursue?

Mr. Wilson: That will be up to the NAN chiefs. NAN passes resolutions all the time stating their views. The history has been that the government does not necessarily accept our resolutions. Again, the statement came out of the resolution — I believe you have it — and that is the view of the chiefs.

I am not sure if we have ever come to head on an issue yet in the field, where we have been clashing heads, saying yes and no. This is the position of the chiefs, and where it goes will depend upon the federal government when push comes to shove.

Senator Spivak: You state on another page that removing the four named works — bridge, boom, dam and causeway — from the Navigable Waters Protection Act would open the door for large-scale projects to commence. Could you elaborate on that?

This question was raised earlier. I know you stated, and this was also in the Sierra Club brief, that the minister cannot remove major works from consideration through his discretionary power. Would you comment on that?

Mr. Wilson: If those four activities are taken out of the act to a point where they no longer need reviews, we could be seeing a large number of what we consider large-scale projects. We have creeks that maybe are not navigable most of the year, but in the springtime, during the spring runoff, our First Nations people are using these creeks as a means of transport. To put any kind of

l'éducation, et cetera —, nous avons pu apporter nos commentaires, et, à mon avis, nous avons apporté une contribution utile. Nous étions très heureux d'apprendre que 1,4 milliard de dollars du budget ont été consacrés à ces choses.

Quant à des choses comme la LPEN et la LCEE, nous n'avons pas été consultés et nous n'avons pas eu l'occasion de comparaître devant le comité. Nous avons encouragé le Sénat à tenir des audiences au sujet du projet de loi, mais, à ce chapitre, le processus sénatorial s'est déroulé à toute vitesse. J'imagine que c'est la raison pour laquelle il y a des audiences maintenant.

Le sénateur Spivak : Premièrement, nous vivons dans un pays qui respecte la primauté du droit. On peut modifier des lois; cela arrive souvent. De fait, certaines personnes ici aimeraient modifier de fond en comble le statut du Sénat. La seule chose qui empêche une modification ici, c'est la volonté des sénateurs d'exercer leur second regard objectif en bonne et due forme. Il n'y a absolument aucune raison pourquoi cette loi ne pourrait pas être modifiée.

J'ai une question précise. Monsieur Wilson, à l'avant-dernière page de votre mémoire, vous dites que la Loi sur la protection des eaux navigables, y compris les modifications proposées, ne s'applique pas aux territoires de la NNA visée par les traités n° 9 et n° 5. Croyez-vous que cela est juridiquement fondé? Autrement dit, est-ce quelque chose qui pourrait donner lieu à des poursuites judiciaires?

M. Wilson : Cela dépendra des chefs de la NNA. La NNA adopte constamment des résolutions qui reflètent ses opinions. L'histoire a montré que le gouvernement n'accepte pas nécessairement nos résolutions. Encore une fois, la déclaration est tirée de la résolution — je crois que vous l'avez —, et c'est l'avis des chefs.

Je ne suis pas certain qu'il nous soit déjà arrivé d'avoir sur le terrain un désaccord où nous aurions confronté nos opinions, où certains auraient dit oui et d'autres, non. Je vous transmets la position des chefs, et la prochaine étape dépend de ce que fera le gouvernement fédéral lorsque les choses se gâteront.

Le sénateur Spivak : Vous déclarez, à une autre page, que la suppression des quatre ouvrages — le pont, l'estacade, le barrage et le pont-jetée — de la Loi sur la protection des eaux navigables ouvrirait la voie à des projets de grande envergure. Pourriez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

Cette question a déjà été soulevée. Je sais que vous avez déclaré — et c'était aussi inscrit dans le mémoire du Sierra Club — que le ministre ne peut pas exempter des ouvrages d'envergure de tout examen en vertu de son pouvoir discrétionnaire. Pourriez-vous commenter ce sujet?

M. Wilson : Si ces quatre activités sont retirées de la loi de sorte qu'elles ne soient plus assujetties à des examens, nous pourrions voir apparaître un grand nombre de ce que nous appelons des projets de grande envergure. Nous avons des ruisseaux qui ne sont pas navigables la plupart de l'année, mais qui, au moment de l'écoulement printanier, servent au

structure on these creeks, without consulting with First Nations or having any kind of review, could have a serious impact upon our people, whether this be booms or dams or whatever.

We know, for example, right now the Ministry of Natural Resources has been looking at a lot of the waters in NAN for waterway power. They have developed maps of water potential and they talk about wanting to put in dams.

Senator Spivak: I have one further question. I can understand a bridge could be small or a dam could be small, but how about a boom and a causeway? I do not know about these. Can they also be small? Can you have a small causeway and a small boom, or are these usually larger?

Mr. Wilson: I believe they can be large. We do not have too many causeways in NAN, so I am not sure.

Mr. McCormick: I just wanted to make a comment on your first question, which is in regard to NAN's legal rights. I wanted to talk about treaties, because there is a misconception that treaties are giving First Nation people rights. It is the other way around.

Your forefathers, when they came here, did not have a right to anything — to the resources, to the land. It is the First Nations people who are giving you rights. A treaty is kind of like a warranty on your car. If your steering wheel needs to be fixed, if your gas tank needs to be fixed and it is in your warranty, it will be fixed; but if your brakes go and it is not in your warranty, when you bring it in, they will not fix it.

The point I want to make is that we are giving the rights. If it is not specified in the treaty, then the indigenous people retain that right. That is our relationship with you. In NAN's treaty, if they do not say they are turning over the rights to the waterways in their treaty territory, then you do not have any right to it.

Senator Spivak: There are famous court cases, however, that most of us here have at least a passing knowledge of, which clearly set out the consultation process — that it actually has to be almost a decision-making process. It is not just consultation and goodbye.

The Chair: Those were good questions.

Senator Banks: Gentlemen, I want to plough the ground again that Senator Spivak has referred to. First, in the speech to which she just referred, you said that the Navigable Waters Protection Act is not applicable in the territories that you are talking about

déplacement de membres des Premières nations. Si vous érigez une forme ou une autre de structure sur ces ruisseaux sans consulter les Premières nations ni entreprendre un type quelconque d'examen, les conséquences sur notre peuple pourraient être graves, qu'il s'agisse d'estacades, de barrages ou je ne sais quoi.

Nous savons, par exemple, qu'à l'heure actuelle, le ministère provincial des Ressources naturelles regarde de nombreux cours d'eau sur le territoire de la NNA pour exploiter l'énergie hydraulique. Il a conçu des cartes exposant le potentiel hydraulique et il parle d'ériger des barrages.

Le sénateur Spivak : J'ai une autre question. Je peux comprendre qu'il est possible d'ériger un petit pont ou un petit barrage, mais qu'en est-il des estacades et des ponts-jetées? Je ne connais pas bien ces ouvrages. Peuvent-ils aussi être petits? Peut-on construire un petit pont-jetée et une petite estacade, ou ces ouvrages sont-ils normalement plus gros?

M. Wilson : Je crois qu'ils peuvent être de grande taille. Les territoires de la NNA ne comptent pas beaucoup d'estacades, alors je ne sais pas vraiment.

M. McCormick : Je voulais seulement apporter un commentaire en réponse à votre première question, qui concerne les droits légaux de la NNA. J'aimerais parler des traités, car il existe une idée fausse selon laquelle les traités confèrent aux Premières nations des droits. C'est l'inverse.

Vos ancêtres, lorsqu'ils sont venus ici, n'avaient aucun droit leur permettant d'exploiter les ressources ou le territoire. Ce sont les peuples des Premières nations qui vous accordent des droits. Un traité, c'est un peu comme la garantie sur votre voiture. Si vous devez faire réparer votre volant, si votre réservoir à essence doit être réparé et que c'est prévu dans votre garantie, ce sera fait; par contre si vos freins font défaut, mais que ce n'est pas visé par votre garantie, lorsque vous amèneriez votre voiture, on ne la réparera pas.

Ce que j'essaie de dire, c'est que nous accordons les droits. En l'absence d'une disposition dans le traité, le peuple autochtone conserve le droit en question. Voilà notre relation avec vous. Dans le traité de la NNA, s'il n'est pas question du transfert des droits d'exploitation des voies navigables situées sur le territoire visé par le traité, alors vous ne devriez pas avoir le droit de les exploiter.

Le sénateur Spivak : Il y a toutefois des affaires judiciaires célèbres, dont la plupart d'entre nous ont au moins une connaissance sommaire, qui établissent clairement le processus de consultation — ce processus est, à vrai dire, presque un processus décisionnel. Il ne s'agit pas seulement de tenir une consultation et de passer à autre chose.

Le président : Vous avez posé de très bonnes questions.

Le sénateur Banks : Messieurs, j'aimerais revenir à la question qu'a soulevée le sénateur Spivak. Tout d'abord, dans le discours qu'elle vient de mentionner, vous avez déclaré que la Loi sur la protection des eaux navigables ne s'applique pas aux territoires

— not just the amendments to it, but the act altogether. I presume by that you mean that from 1882, it never was applicable in your territory.

I am looking at your second-last page, third paragraph, which says:

For these reasons, NAN Chiefs-In-Assembly passed a resolution saying that Bill C-10, Budget Implementation Act, and the Navigable Waters Protection Act (including the proposed amendments) are inapplicable in the territorial of NAN First Nations Treaties 9 and 5 areas.

Do you mean that it was not applicable from 1882? Based on what Chief McCormick has just said, if the treaties are silent on it and do not grant the rights to the water, are you saying that the Navigable Waters Protection Act has never applied to the waters within NAN?

Mr. Wilson: What I am saying is that the chiefs we have in place now are saying that the act is not applicable, as of the signing of this resolution. Going over the resolution, it does not really say “Go back in time.” At the same time, though, NAN did not seek ownership to the water when the treaty was signed.

Senator Banks: Do you think — and Mr. Watts, do you think — and I am going to guess, Mr. Wuttke, are you a lawyer?

Stuart Wuttke, Acting Director, Environmental Stewardship, Assembly of First Nations: Yes.

Senator Banks: Will this legislation pass a section 35 challenge?

Mr. Wuttke: That is a good question, senator.

Senator Banks: It is the question.

Mr. Wuttke: With respect to certain treaties, definitely. Treaty No. 5, the adhesions to that, and Treaty No. 7 specifically have clauses that state that the First Nations will give settlers free navigation through their waterways. That is the language in the treaty itself. To many of the treaty nations in those areas, that means that it recognizes their ownership and title over the waterways by the act of allowing settlers free navigation through their waterways. In those specific cases, definitely that is a case that could go before the courts.

Senator Banks: If we are talking about navigation, I am presuming you are familiar with the amendments that have just been passed and with the NWP in general?

Mr. Wuttke: Yes.

Senator Banks: Where, in the amendments, is navigation impeded?

Mr. Wuttke: Navigation could be impeded, for instance, if large dams were erected in the waterways — bridges themselves that have lower levels of clearance. As far as bridges that are built

dont vous parlez — pas seulement les modifications, mais la loi dans son ensemble. J'imagine que vous voulez dire que, dès 1882, elle ne visait pas votre territoire.

Je regarde le troisième paragraphe de l'avant-dernière page, qui se lit comme suit :

Pour toutes ces raisons, l'Assemblée des chefs de la NNA a adopté une résolution énonçant que le projet de loi C-10, la Loi d'exécution du budget et la Loi sur la protection des eaux navigables, y compris les amendements proposés, ne s'appliquaient pas aux territoires des Premières nations de la NNA visées par le Traité n° 9 et le Traité n° 5.

Voulez-vous dire que la loi ne s'appliquait pas dès 1882? À la lumière des propos que vient tout juste de tenir le chef McCormick, si les traités sont muets à ce sujet et ne confèrent pas les droits d'exploitation des cours d'eau, dites-vous que la Loi sur la protection des eaux navigables n'a jamais visé les eaux du territoire de la NNA?

M. Wilson : Je dis que les chefs présentement en poste ont déclaré que la loi ne s'appliquait pas, à compter du moment de la signature de la résolution. Si je regarde la résolution, il n'est jamais question d'un retour en arrière. En revanche, toutefois, la NNA n'a pas réclamé la propriété des eaux au moment de la signature du traité.

Le sénateur Banks : Croyez-vous — et j'aimerais aussi entendre votre avis, monsieur Watts —, et je vais essayer de deviner, monsieur Wuttke, êtes-vous avocat?

Stuart Wuttke, directeur par intérim, Gestion de l'environnement, Assemblée des Premières nations : Oui.

Le sénateur Banks : Ce projet de loi résisterait-il à une contestation en vertu de l'article 35?

M. Wuttke : C'est une bonne question, sénateur.

Le sénateur Banks : C'est la grande question.

M. Wuttke : Pour ce qui est de certains traités, c'est certain. Le traité n° 5, les adhesions à cet accord, et le traité n° 7 contiennent des clauses qui prévoient que les Premières nations accorderaient aux colons le droit de naviguer librement sur leurs cours d'eau. C'est dans le libellé du traité. Pour bien des nations visées par le traité dans ces régions, cela constitue une reconnaissance légale du fait que les cours d'eau leur appartiennent, puisqu'elles permettent aux colons de naviguer librement sur leurs cours d'eau. Dans des cas précis, cela pourrait sans aucun doute faire l'objet d'un litige.

Le sénateur Banks : Pour ce qui est de la navigation, je présume que vous connaissez les modifications qui viennent d'être adoptées et la LPEN en général.

M. Wuttke : Oui.

Le sénateur Banks : Quelles sont les modifications précises qui font obstacle à la navigation?

M. Wuttke : On ferait obstacle à la navigation, par exemple, si on érigeait de gros barrages sur les voies navigables — ou des ponts dont la hauteur libre n'est pas suffisante. La construction de

and dams that are subsequently built, and the cumulative effect is rising of the waterways in certain areas or even lowering of the waterways in certain areas, that could, in fact, impede navigation.

Senator Banks: I refer to Mr. Wilson's comment that the reservations arise from the amendments to the NWPA. If I understand correctly, and as the government has undertaken to us, the NWPA requirements for navigability and ensuring that works, major and minor, do not impede navigability have not been changed by these amendments. The process for application and the circumstances in which the application for a work needs to be made have been changed in this process, but the overarching requirements to maintain navigability have not been changed.

A publication in the *Canada Gazette* says that nothing will impede navigation and that vessels, even during the construction of the work, must be allowed to pass and must be given assistance, if required. Where in the amendments have the fundamentals of the act been changed. Can you tell me?

Mr. Wuttke: In the old provisions of the act in its entirety prior to the amendments, there is some question as to the applicability and how they are recognized. There was some comparable interpretation of the act in many views of the First Nations in terms of the rights of free navigation. They were in conformity with similar views. The changes with the recent amendments grant a discretion to the minister that poses a problem to many First Nations communities because we are no longer looking at two systems that can live side by side. Now, we have a system that includes discretionary authority of the minister over all waterways.

Senator Banks: Does the discretion include allowing something that would impede navigation?

Mr. Wuttke: We do not know the answer to that yet. It is a possibility. We do not know which projects the minister might deem to be exempt from certain things. We recognize that there might be certain exemptions from environmental standards but there will be regulations with respect to the permit process. Once again, many First Nations communities will not have a say in their development. As far as we know from our discussions with the bureaucracy, many of those changes would be policy based, not legislatively based. That poses problems for us because many policies are often overlooked by federal departments. There is no direction from Parliament as to how department officials are to exercise their discretion.

Senator Banks: Just to be clear: Do you think that the ministerial discretion provided in the act gives the minister the discretion to allow a major or minor work in a major or minor waterway that might impede navigation?

ponts, puis de barrages par la suite, a pour effet cumulatif d'élever le niveau d'eau dans certaines zones, ou même de le baisser à d'autres endroits, ce qui peut, de fait, faire obstacle à la navigation.

Le sénateur Banks : Je me reporte au commentaire de M. Wilson selon lequel les objections découlent des modifications de la LPEN. Si je comprends bien, comme le gouvernement nous l'a expliqué, on n'a pas modifié les exigences de la LPEN visant à garantir la navigabilité et à s'assurer que les ouvrages, qu'ils soient d'importance majeure ou secondaire, ne font pas obstacle à la navigabilité. Dans le cadre du processus, on a modifié les modalités de demande et les circonstances dans lesquelles on doit présenter une demande pour ériger un ouvrage, mais les principales exigences visant à maintenir la navigabilité n'ont pas été modifiées.

Un article publié dans la *Gazette du Canada* précise que rien ne fera obstacle à la navigation et que, même durant la construction de l'ouvrage, les bateaux doivent pouvoir franchir l'emplacement des travaux et être aidés au besoin. Quelles sont les modifications qui ont changé des éléments fondamentaux de la loi? Pouvez-vous me le dire?

M. Wuttke : Les anciennes dispositions de la loi dans son ensemble, avant les modifications, traitaient, dans une certaine mesure, de l'applicabilité et des modalités de reconnaissance. Les Premières nations avaient souscrit à des interprétations comparables de la loi concernant les droits à la navigation libre. Ces interprétations étaient conformes à certains points de vue à ce chapitre. Les modifications récentes confèrent au ministre un pouvoir discrétionnaire qui pose un problème à beaucoup de collectivités des Premières nations, car cela ne permet plus la cohabitation de deux régimes. Maintenant, nous vivons sous un régime où le ministre a un pouvoir discrétionnaire à l'égard de toutes les voies navigables.

Le sénateur Banks : Son pouvoir discrétionnaire lui permettrait-il d'autoriser la construction d'un ouvrage qui ferait obstacle à la navigation?

M. Wuttke : Nous ne connaissons pas encore la réponse à cette question. C'est possible. Nous ignorons quels projets le ministre pourrait juger bon d'exempter de certaines choses. Nous comprenons qu'il pourrait y avoir certaines exemptions relatives aux normes environnementales, mais le processus de délivrance de permis sera assorti de règles. Encore une fois, bon nombre de collectivités des Premières nations n'auront pas leur mot à dire au cours de la construction de ces ouvrages. À la lumière de nos discussions avec l'administration, nombre de ces changements seraient liés aux politiques, et non pas aux lois. Cela nous pose problème, car les ministères fédéraux ont souvent négligé des politiques. Le Parlement ne donnera aucune instruction aux fonctionnaires sur la façon d'exercer leur pouvoir discrétionnaire.

Le sénateur Banks : Juste pour préciser : croyez-vous que le pouvoir discrétionnaire conféré au ministre en vertu de la loi lui accorde le pouvoir de permettre la construction d'un ouvrage, qu'il soit d'importance majeure ou secondaire, sur une voie navigable secondaire ou principale, qui pourrait faire obstacle à la navigation?

Mr. Wuttke: I believe so, yes. We see dams all the time, and dams definitely impede navigation.

The Chair: For the record, if I understand what you are driving at, senator, in your line of questioning, you are asking counsel for these people whether he thinks that this act, as drafted in providing unfettered discretion to the minister, becomes unconstitutional. Is that your question? Or are you asking whether it would support section 35?

Senator Banks: My first question was whether it is justiciable and actionable and whether it would stand the test.

The Chair: You are asking whether it is ultra vires.

Senator Banks: I keep reverting to my understanding that what the amendments have changed does not include anything that would permit impediments to navigation that did not exist before the amendments. It simply changes the process. We have always built dams.

The Chair: The official said that.

Senator Banks: I am going in that direction.

The Chair: Yes.

Mr. McCormick: I want to say two things: I had asked whether the bill would be referred to the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs. We have been clear about our understanding of treaty rights and that they are recognized and affirmed in section 35 of the Constitution. We made our presentation and answered your questions, and I want to be clear that you understand what the chiefs and our community members are saying. That was the point of being clear on it.

I thank senators for inviting our association to come. We appreciate it. I wish you the best in your endeavours. At some time, I do not know how you will answer my question, but I think it should be given due consideration. Thank you.

The Chair: Thank you Mr. McCormick. We have a car waiting for you at the door.

Senator Spivak: My question follows Senator Banks' question. It is not a question of whether the amendments would impede navigation. Rather, it is a question of whether these processes — the ministerial discretion when he makes the major and minor works without any recourse, for example, to statutory instruments or Parliament. That is what I want to ask you. That might open the potential.

Remember, we are here to ensure that this legislation is constitutional. That is what the Senate is supposed to do. That is the question,

M. Wuttke : Je crois que oui. Nous voyons toujours des barrages, et il ne fait aucun doute que les barrages font obstacle à la navigation.

Le président : Pour le compte rendu, si je comprends où vous voulez en venir, monsieur le sénateur, avec vos questions, vous cherchez à connaître l'avis de ces personnes, si elles croient que la loi, dont le libellé confère au ministre une entière discrétion, est frappée d'inconstitutionnalité. Est-ce votre question? Vous demandez-vous si ces dispositions sont conformes à l'article 35?

Le sénateur Banks : Je voulais tout d'abord savoir si c'était quelque chose qui était juridiquement fondé et qui donnait matière à procès.

Le président : Vous voulez savoir si cela va au-delà des compétences prévues.

Le sénateur Banks : Je reviens toujours à mon interprétation selon laquelle les modifications n'ont pas ouvert la voie à de nouvelles mesures permettant que l'on érige des obstacles à la navigation. Elles modifient tout simplement le processus. Nous avons toujours érigé des barrages.

Le président : C'est ce qu'a dit le représentant.

Le sénateur Banks : Je me range à son avis.

Le président : Oui.

M. McCormick : J'aimerais dire deux choses : j'avais demandé si le projet de loi serait soumis au Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles. Nous avons clairement énoncé notre interprétation des droits issus de traités et précisé que l'article 35 de la Constitution les reconnaît et les confirme. Nous avons fait notre exposé et nous avons répondu à vos questions, et j'aimerais m'assurer que vous comprenez ce que disent les chefs et les membres de notre collectivité. C'est la raison pour laquelle nous avons été clairs à ce sujet.

Je remercie les sénateurs d'avoir invité notre association à comparaître. Nous vous en sommes reconnaissants. Nous vous souhaitons beaucoup de succès dans vos projets. J'ignore quand et comment vous répondrez à ma question, mais je crois qu'elle mérite une certaine réflexion. Merci.

Le président : Merci, monsieur McCormick. Une voiture vous attend à la porte.

Le sénateur Spivak : Ma question suit celle du sénateur Banks. Il ne s'agit pas de déterminer si les modifications feraient obstacle à la navigation. Il s'agit plutôt de déterminer si ces processus — le pouvoir discrétionnaire du ministre de permettre la construction de ces ouvrages, qu'ils soient d'importance majeure ou secondaire, sans les soumettre aux exigences des textes réglementaires ou du Parlement. C'est ce que je veux vous demander. Cela permettra peut-être d'explorer d'autres aspects de la question.

Gardez bien à l'esprit que nous sommes ici pour nous assurer de la constitutionnalité de ce projet de loi. C'est le mandat du Sénat. C'est la ça, question.

The Chair: I think the answer was clear. Your follow-up is along the same lines as my question. That is our duty.

Senator Spivak: Right.

The Chair: Did you want him to change his answer? He said that they have a view.

Senator Spivak: Perhaps I did not hear it properly.

Mr. Watts: Part of the broader question is not just whether the amendments are constitutional but whether the old NWPAA was constitutional. That is a great question. We might need to litigate that. There are probably some good treaty areas to do that.

The objective is how, in a cooperative fashion, can we sort through some of these areas so that the economy can move forward and First Nations can feel part of it through full consultation and accommodation in the manner that we deem appropriate. That is a whole other question. When you cloak all of this in ministerial discretion, whereby the minister does not have to pose notice and no legal recourse is provided, the recourse becomes the courts and blockades. Is that the kind of legislation that you envisage putting in place? It does not make any sense to go down that road, or that piece of water.

The Chair: That is why we have Senator St. Germain here.

Senator McCoy: I appreciate your time and attention on this issue, which was immediate. I see the resolution that NAN passed was March 12, which was the day that Bill C-10 was passed.

Before we go any further, as Senator Banks said, Mr. Osbaldeston, a government official, said he has no right to make a regulation that does not protect navigation. I dispute that reading of the act. No matter how often he says it, I still do not believe it. If you believe him, it is because he has said it so often, perhaps. I want to tell you that as a lawyer — which he is not — I disagree with him.

I want to come back to this point that we have all been looking at. We talk about democracy. One of the first things that democracy was based on was the rule of law. That was the Magna Carta. That happened in 1215 in our system, a little later in your system. We based it on the fact that you cannot have arbitrary rule; you must have some standards set up, in advance, so that everyone knows what those standards are. Those standards would then be applied equally to all citizens.

Again I am hearing from you that in this case there are no standards, no criteria that have been established in advance. Therefore, there is no rule of law; it is arbitrary. You are nodding your head. Are you agreeing with me?

Mr. Watts: Yes; I agree with you.

Le président : Je crois que la réponse était claire. Votre intervention est plus ou moins semblable à ma question. C'est notre devoir.

Le sénateur Spivak : C'est exact.

Le président : Vouliez-vous qu'il change sa réponse? Il a dit qu'ils avaient un point de vue.

Le sénateur Spivak : Peut-être que je ne l'ai pas bien entendu.

M. Watts : La question plus générale consiste à déterminer non seulement si les modifications sont constitutionnelles, mais si l'ancienne LPEN était constitutionnelle. C'est une question importante. Nous devons peut-être la soumettre aux tribunaux. Il y a probablement des régions visées par des traités qui se prêteraient bien à ce processus.

L'objectif est de déterminer comment régler certaines de ces questions, en collaboration, pour que l'économie reprenne du poil de la bête et que les Premières nations puissent se sentir engagées dans ce processus grâce à une consultation et à un accommodement complets selon les modalités qui nous conviennent. C'est une tout autre question. Lorsque la chose est ainsi dissimulée par le pouvoir discrétionnaire du ministre, qui l'exempte de l'obligation d'afficher un avis et élimine la possibilité d'un recours juridique, on doit se rabattre sur les tribunaux et les barrages routiers. Est-ce le genre de lois que vous envisagez de mettre en place? Il n'est absolument pas raisonnable d'aller dans cette direction, ou de choisir cette voie.

Le président : C'est pourquoi nous avons le sénateur St. Germain.

Le sénateur McCoy : Je vous suis reconnaissant d'avoir accordé du temps et de l'attention à cette question, qui était urgente. Je vois que la résolution a été adoptée par la NNA le 12 mars, date à laquelle le projet de loi C-10 a été adopté.

Avant que nous allions plus loin, comme l'a dit le sénateur Banks, M. Osbaldeston, représentant du gouvernement, a expliqué qu'il n'avait pas le droit de prendre un règlement qui ne protège pas la navigation. Je conteste cette interprétation de la loi. Il peut le répéter tant qu'il voudra, je ne le croirai jamais. Si vous le croyez, c'est peut-être parce qu'il l'a répété aussi souvent. Je tiens à vous dire que, en ma qualité d'avocat — profession à laquelle il n'appartient pas —, je ne suis pas d'accord avec lui.

Je veux revenir à cette idée sur laquelle nous nous sommes penchés. Nous parlons de démocratie. L'un des premiers fondements de la démocratie est la primauté du droit. C'était la Grande Charte. Cela s'est produit en 1215 selon notre calendrier, et un peu plus tard dans votre cas. Elle repose sur l'idée selon laquelle il ne peut pas y avoir de règle arbitraire; il faut établir certaines normes, au préalable, pour que tout le monde connaisse ces normes. Elles seraient ensuite appliquées à tous les citoyens de façon équitable.

Encore une fois, ce que je tire de vos propos, c'est que, dans ce cas-ci, il n'y a pas de normes, pas de critères qui ont été établis au préalable. Ainsi, la primauté du droit n'existe pas; c'est arbitraire. Vous hochez la tête. Êtes-vous d'accord avec moi?

M. Watts : Oui, je suis d'accord avec vous.

Senator McCoy: That is my first point. Regarding my second point, I think you were here when Mr. Middleton, from Alberta Transport, described the process by which he began to develop, and did develop, what would have been criteria that would accommodate many interests in Alberta. He did not mention First Nations, and I am sure you made the same note. Would you say that a process similar to that that included your people in each region, bringing your special and multi-generational knowledge, traditional and ecological knowledge to the table, would be one that you would recommend?

Mr. Watts: I think it is a great question. Whether or not it is something that we would recommend to the exclusion of other things that we are already recommending is another question. I know you are not trying to ask me a trick question.

Senator McCoy: It is not an either/or question.

Mr. Watts: I think that would be useful, and good for the entire country if we had that sort of process.

I have had a chance to meet with officials from the Nuclear Waste Management Organization a few times. They are trying to understand traditional ecological and environmental knowledge in terms of how they would place a waste site. They are going through a real struggle. They have their own scientists and environmentalists and we have our own scientists. We are trying to figure out how we can do these things. Other parts of the country have done these things. In Clayoquot Sound they did a wonderful piece of work including western science and indigenous science in how Clayoquot Sound could be managed. To bring that type of energy to this type of process would be wonderful.

Senator McCoy: That is helpful, because it begins, then, to open up possibilities. Others have suggested a similar process. Thank you for that.

I do not know the case law well enough, so I will turn, perhaps, to Mr. Wuttke, but I have the impression that if there is not reasonable accommodation and meaningful consultation, things are null and void. Forget even more fundamental questions of treaty rights in some areas of the country. Certainly, projects have been stopped. Once you went to court, you said that one of the two files made progress for First Nations. Is not that a show-stopper?

Mr. Wuttke: It is a show-stopper where First Nations decide to challenge things. In many cases, however, there are not the resources for First Nations to hire lawyers and that type of thing. There is not that access to justice for many communities.

Senator McCoy: Again, if enforced, that is a show-stopper, and the show just does not stop unless someone says halt. That takes a lot of time, effort and resources. Thank you. I think that answers

Le sénateur McCoy : C'est la première chose que je voulais faire valoir. Quant à la deuxième chose, je crois que vous étiez ici lorsque M. Middleton, du ministère des Transports de l'Alberta, a décrit le processus qu'il a adopté pour mettre au point — et il l'a fait — ce qui correspondrait à des critères qui auraient tenu compte de nombreux intérêts albertains. Il n'a pas mentionné les Premières nations, et je suis certaine que vous avez remarqué la même chose. À votre avis, un processus semblable à celui-là qui inclurait votre peuple dans chaque région et qui vous inviterait à mettre à contribution votre savoir multigénérationnel, traditionnel et écologique serait quelque chose que vous recommanderiez?

M. Watts : Je crois que c'est une excellente question. Pour ce qui est de savoir si nous recommanderions une telle chose si elle supposait l'exclusion des autres choses que nous recommandons déjà, c'est une tout autre question. Je sais que vous n'essayez pas de me tendre un piège.

Le sénateur McCoy : Je ne vous demande pas de choisir entre les deux.

M. Watts : Je crois que ce genre de processus serait utile et bénéfique pour tout le pays.

J'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants de la Société de gestion des déchets nucléaires à quelques reprises. Elle essaie de comprendre comment les connaissances écologiques et environnementales traditionnelles pourraient aider à déterminer l'emplacement d'un site d'enfouissement. Elle se donne beaucoup de mal. Elle a ses propres chercheurs et environnementalistes et nous avons nos propres chercheurs. Nous essayons de déterminer la manière dont nous allons procéder. On a déjà fait ce genre de choses dans d'autres parties du pays. À Clayoquot Sound, on a fait un merveilleux travail en alliant la science moderne à la science autochtone pour définir la façon de gérer Clayoquot Sound. Il serait merveilleux d'apporter ce genre de dynamisme à ces processus.

Le sénateur McCoy : C'est intéressant, car cela nous permet d'explorer différentes possibilités. D'autres ont proposé un processus semblable. Merci.

Je ne connais pas assez bien la jurisprudence, alors, je vais peut-être me reporter à M. Wuttke, mais j'ai l'impression que, faute d'accommodements raisonnables et de véritables consultations, rien ne va plus. Et c'est sans parler des questions encore plus fondamentales concernant les droits issus de traités dans certaines régions du pays. Il est assurément déjà arrivé que des projets aient été interrompus. Vous êtes allé en cour une fois, et vous avez dit que les Premières nations avaient fait des progrès dans l'un des deux dossiers. Cela ne relève-t-il pas de l'exploit?

M. Wuttke : C'est tout un exploit lorsque les Premières nations décident de contester quelque chose. Dans bien des cas, toutefois, les Premières nations n'ont pas les ressources nécessaires pour retenir les services d'un avocat et faire ce genre de choses. Bon nombre de collectivités n'ont pas accès à cette forme de justice.

Le sénateur McCoy : Encore une fois, si cette contestation porte ses fruits, l'exploit est d'autant plus prodigieux, car le processus ne s'interrompt pas de lui-même, il faut que quelqu'un

my question. I think others have sketched these things out. If you want to add anything else, you may do so, but it is getting late in the evening. Once again, thank you very much.

Mr. Wilson: I am only speaking on behalf of NAN, but I think most First Nations would agree. First Nations are not against economic development. When in NAN or in other places we have had blockades, it is because we do not have the money to go to court, but we are frustrated. When you start blockading something, especially when times are good, people want to talk to you. Forestry is now down in the doldrums, so there is no point blockading someone's mill when it is not operating. When times are going well, First Nations would blockade something, though, because it is the only way to get people to the table to listen to their concerns. If we had the money, we would probably be in court but, as mentioned, it is time-consuming and costly.

The First Nations with which I have dealt — and I am speaking generically — are all for economic development, but they want to be part of the picture. They want to be consulted in a meaningful fashion. They are not here to stop progress but want to be part of the progress.

The Chair: I hope you feel that you have had a good hearing, gentlemen. We have been fascinated by what you have had to tell us. As you have said, Mr. Wilson, some of it has been said before in other forums. My friend and colleague Senator St. Germain has kept me relatively well-advised about some of the good things that are being done. People are listening carefully, and we at this committee will certainly continue to listen carefully. We have taken careful note of what you have told us tonight.

Colleagues, I ask you all to support the chair and the clerk. We have violated a quasi-rule imposed by the whips about two-hour time slots. We have exceeded three hours tonight. The fact that you are here, listening carefully, is a tribute to our diligence and now you are party to it.

Gentlemen, would you like a last word, or are you fine? If so, I will just declare the meeting adjourned.

Mr. Watts: If I could, a note of appreciation to this committee for allowing us to appear before us. These are difficult questions. I was at a meeting of the Canadian Council of Churches today and there was discussion about how we balance things such as faith, values and economics for a better society for all of us. Some of those questions are underpinning the things that we are presenting here. As my colleagues have said, we want a better society, too. We want healthier communities, better schooling for our kids, better houses and water; all of those things. We do not want to be outside of the economy looking in, but there are values, there is knowledge, there are principles, and there are rights that we have.

tranche. Cela exige beaucoup de temps, d'efforts et de ressources. Merci. Je crois que cela répond à ma question. Je crois que d'autres ont esquissé ces éléments. Si vous avez quelque chose à ajouter, vous pouvez le faire, mais il commence à se faire tard. Encore une fois, je vous remercie beaucoup.

M. Wilson : Je ne parle qu'au nom de la NNA, mais je crois que beaucoup de Premières nations partageraient mon avis. Les Premières nations ne sont pas contre le développement économique. Lorsqu'on a érigé des barrages routiers dans la région de la NNA ou à d'autres endroits, c'était parce que nous n'avions pas les moyens d'aller en cour, mais nous étions frustrés. Une fois que vous érigez un barrage routier devant quelque chose, surtout lorsque l'économie se porte bien, les gens veulent vous parler. Le secteur forestier va mal actuellement, alors il n'y a pas d'intérêt à ériger un barrage devant une usine si elle n'est pas en activité. Lorsque l'économie va bien, cependant, les Premières nations établissent des barrages, car c'est la seule façon d'amener les gens à dialoguer et à écouter leurs préoccupations. Si nous avions les moyens, nous serions probablement devant les tribunaux, mais, comme il a été mentionné, ce processus exige beaucoup de temps et d'argent.

Les Premières nations avec lesquelles j'ai interagi — et je parle de façon générale — sont en faveur du développement économique, mais elles veulent participer à la démarche. Elles veulent être véritablement consultées. Elles ne sont pas là pour stopper les progrès, elles veulent y contribuer.

Le président : J'espère que vous avez apprécié l'audience, messieurs. Nous avons été fascinés par ce que vous aviez à nous dire. Comme vous l'avez mentionné, monsieur Wilson, certains de ces propos ont déjà été tenus sur d'autres tribunes. Mon ami et collègue, le sénateur St. Germain, a contribué à ce que je sois assez bien informé sur certaines des bonnes mesures qui sont prises. Les gens écoutent attentivement, et les membres du comité continueront certainement à écouter attentivement. Nous prenons bonne note de ce que vous nous avez dit ce soir.

Chers collègues, je vous demanderais à tous d'appuyer le président et la greffière. Nous avons contrevenu à une quasi-règle imposée par les whips concernant les plages horaires de deux heures. La séance de ce soir a duré plus de trois heures. Le fait que vous soyez ici et que vous écoutiez attentivement témoigne de notre diligence, et maintenant vous êtes complices.

Messieurs, aimeriez-vous dire quelques mots pour conclure, ou est-ce que ça va? Le cas échéant, je vais tout simplement déclarer que la séance est levée.

M. Watts : Si vous permettez, j'aimerais remercier le comité de nous avoir permis de comparaître. Ce sont des questions difficiles. J'ai assisté à une réunion du Conseil canadien des Églises aujourd'hui, et on discutait de la manière de concilier la foi, les valeurs et l'économie en vue d'améliorer la société pour tout le monde. Certaines de ces questions sont sous-jacentes aux choses que nous soulevons ici. Comme l'ont dit mes collègues, nous voulons aussi vivre dans une meilleure société. Nous voulons que les collectivités soient en meilleure santé, que nos enfants accèdent à de meilleures écoles, nous voulons de meilleures maisons et de l'eau de meilleure qualité; toutes ces choses. Nous ne voulons pas

We want to be assured that they are part of the process so that our only recourse is not either court or blockades. As human beings, we can talk with each other and we can sort things out. I think that when people sign treaties with each other, that is what they expected we would be doing, and not hiring lawyers to hammer away at each other to sort through these things.

I do appreciate the opportunity that we have been given this evening.

The Chair: Thank you. Those are very wise and telling words. Your opening words about the spiritual elements of water certainly hit home with us and will be remembered. Thank you very much.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, May 14, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:08 a.m. to examine the elements contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009, dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good morning to everyone here in the room sharing our deliberations and welcome to all people with us on the CPAC television network, as well as those tuning in on the World Wide Web.

My name is David Angus. I am a senator from Quebec and I chair the committee. Present today are Senator Grant Mitchell from Alberta, our esteemed deputy chair; my predecessor as chair, Senator Tommy Banks from Alberta; Senator Fred Dickson from Halifax; Senator Bert Brown from Alberta; Senator Robert Peterson from Saskatchewan; Senator Pana Merchant from Saskatchewan; Senator Nick Sibbeston from the Northwest Territories; and Senator Willie Adams from Nunavut. We have a rather diverse group.

This meeting continues our study on Bill C-10, the Budget Implementation Act. The bill passed on the condition that various hearings are held on elements of the bill, including the Navigable Waters Protection Act and amendments thereto contained in Part 7 of the act.

Honourable senators, I believe this is our last session but one. We have had extensive hearings. I believe our witnesses have been following us directly or indirectly. You will know that we have heard a cross-section of Canadians who have helped us in our deliberations. We have had officials from the Department of Transport that directs the Navigable Waters Protection Program,

être exclus de l'économie, mais il y a des valeurs, des connaissances, des principes et des droits qui nous sont propres. Nous voulons nous assurer que ces aspects sont intégrés au processus afin que nous puissions exercer d'autres recours que d'aller devant les tribunaux ou d'ériger des barrages routiers. Nous sommes des êtres humains, et nous pouvons dialoguer et trouver des solutions. À mon avis, lorsque des gens ont conclu des traités ensemble, ils s'attendaient à ce que nous procédions ainsi, au lieu de recourir à des avocats qui s'affronteront pour régler ces questions.

Je vous suis reconnaissant de nous avoir donné cette occasion ce soir.

Le président : Merci. Vous avez tenu des propos très sages et éloquents. Vos observations préliminaires au sujet du caractère spirituel de l'eau nous ont certainement interpellés, et nous nous en souviendrons. Merci beaucoup.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le jeudi 14 mai 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 8 pour étudier les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonjour à tous ceux qui assistent à nos délibérations ici dans cette salle, et à tous les gens qui suivent nos travaux au réseau de télévision CPAC ou sur Internet.

Je m'appelle David Angus. Je suis sénateur du Québec et je préside le comité. Sont présents aujourd'hui notre estimé vice-président, le sénateur Grant Mitchell de l'Alberta; mon prédécesseur à la présidence du comité, le sénateur Tommy Banks de l'Alberta; le sénateur Fred Dickson de Halifax; le sénateur Bert Brown de l'Alberta; le sénateur Robert Peterson de Saskatchewan; le sénateur Pana Merchant de Saskatchewan; le sénateur Nick Sibbeston des Territoires du Nord-Ouest; et le sénateur Willie Adams du Nunavut. Nous avons un groupe assez diversifié.

Nous continuons aujourd'hui notre étude du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget. Le projet de loi a été adopté à la condition que diverses audiences soient tenues sur certains éléments du projet de loi, notamment les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables dans la partie 7 du projet de loi.

Honorables sénateurs, je crois que c'est notre avant-dernière réunion. Nous avons tenu des audiences assez étendues. Je crois que nos témoins ont suivi nos travaux directement ou indirectement. Vous n'ignorez pas que nous avons entendu un vaste échantillon de Canadiens qui nous ont aidés dans nos délibérations. Nous avons reçu des fonctionnaires du ministère

and the Parliamentary Secretary for Transport, Member of Parliament Brian Jean from Fort McMurray. We have had representatives from Canadian Parks and Wilderness Society, Canadian Wildlife Federation, Canadian Rivers Network, Paddle Canada, Lake Ontario Waterkeeper, Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association, Watershed Watch Salmon Society, Transportation Alberta, Assembly of First Nations, Association of Iroquois and Allied Indians and the Nishnawbe Aski Nation, who we heard from earlier this week.

I think you have a sense that we are listening and giving people an opportunity to be heard so we can report back to Parliament — to the Senate and the House of Commons — on how the amendments are viewed, and provide suggestions perhaps for starting on the five-year review clause, et cetera.

We are blessed to have you here today representing “the oil patch,” if I may call it that, so that we might have a balance in outlook. Many people looking at these amendments have become silent because the bill has been passed into law, so the matter became less pressing to them. Having you here to tell us about why these amendments may or may not be appropriate is helpful.

Good morning, Senator Milne.

We have before us Brenda Kenny, President of Canadian Energy Pipeline Association, accompanied by Jeff Angel, Vice President, External Relations. Representing the Canadian Association of Petroleum Producers, CAPP, is Peter Miller, Counsel, Law Department, Imperial Oil Resources. Representing the Federation of Canadian Municipalities is David Marit, President of Saskatchewan Association of Rural Municipalities, accompanied by Susan Irwin, Policy Advisor.

Welcome. Ms. Kenny, please proceed.

Brenda Kenny, President, Canadian Energy Pipeline Association: Thank you and good morning. We appreciate this opportunity. It is a pleasure to appear before you to share some of the views of the Canadian Energy Pipeline Association, CEPA. I have prepared remarks and a set of documents that we can refer to as we go along. I look forward to answering your questions.

I will provide context. The Canadian Energy Pipeline Association represents companies that transport 97 per cent of Canada's oil and natural gas. We construct and operate over 100,000 kilometres of pipelines in Canada and in the United States. Through those facilities, two-thirds of all energy used by Canadians is delivered to their homes and vehicles to meet their needs. In the next 15 years, CEPA members expect to invest more

des Transports qui dirigent le Programme de protection des eaux navigables, et aussi le secrétaire parlementaire aux Transports, le député Brian Jean de Fort McMurray. Nous avons entendu des représentants des organisations suivantes : la Société pour la nature et les parcs du Canada, la Fédération canadienne de la faune, le Réseau pour les rivières canadiennes, Paddle Canada, Lake Ontario Waterkeeper, Ontario Recreational Canoeing and Kayaking Association, Watershed Watch Salmon Society, Transports Alberta, l'Assemblée des Premières nations, l'Association of Iroquois and Allied Indians et la nation Nishnawbe Aski, que nous avons entendue au début de cette semaine.

Je pense que vous comprenez que nous écoutons les gens et leur donnons l'occasion de se faire entendre dans le but de faire rapport au Parlement — au Sénat et à la Chambre des communes — sur la perception que l'on a des modifications en question et de faire des suggestions, peut-être sur la disposition prévoyant un examen quinquennal, entre autres.

Nous sommes heureux de vous recevoir ici aujourd'hui, vous qui représentez le « bassin pétrolier », si je peux dire, ce qui nous permettra d'obtenir une perspective équilibrée. Beaucoup de gens préoccupés par ces modifications à la loi sont devenus muets parce que le projet de loi a été adopté et qu'à leurs yeux, l'affaire ne présente plus un caractère d'urgence. Il est donc utile de vous entendre nous dire pourquoi ces amendements sont appropriés ou ne le sont pas, selon le cas.

Bonjour, sénateur Milne.

Nous accueillons aujourd'hui Brenda Kenny, présidente de l'Association canadienne des pipelines d'énergie; elle est accompagnée de Jeff Angel, vice-président aux relations extérieures. Représentant l'Association canadienne des producteurs pétroliers, nous avons Peter Miller, avocat, Département de droit, Pétrolière Impériale Ressources Limitée. Représentant la Fédération canadienne des municipalités, nous accueillons David Marit, président de l'Association des municipalités rurales de Saskatchewan, accompagné de Susan Irwin, conseillère en politiques.

Je vous souhaite la bienvenue à tous. Madame Kenny, vous avez la parole.

Brenda Kenny, présidente, Association canadienne de pipelines d'énergie : Merci et bonjour à tous. Nous vous remercions de nous donner la parole. C'est un plaisir de comparaître devant vous pour vous faire part du point de vue de l'Association canadienne de pipelines d'énergie. J'ai un texte écrit et un jeu de documents auxquels je me reporterai au fur et à mesure. Je répondrai ensuite avec plaisir à vos questions.

Je vais d'abord établir le contexte. L'Association canadienne de pipelines d'énergie représente des compagnies qui transportent 97 p. 100 du pétrole et du gaz naturel du Canada. Nous construisons et exploitons plus de 100 000 kilomètres de pipelines au Canada et aux États-Unis. Grâce à ces installations, les deux tiers de toute l'énergie consommée par les Canadiens sont acheminés dans leur maison et jusqu'à

than \$40 billion in new and expanded pipeline infrastructure to meet the growing needs of Canadians. That number does not represent the possibility of two major northern gas pipelines.

The pipeline industry is committed to environmental sustainability, public safety and respect for landowners and land users' rights. Our industry is regulated through its life cycle from design through to decommissioning by the National Energy Board and by provincial energy regulators. Pipelines built and operated by CEPA member companies deliver the energy needed by Canadians to live their lives in comfort and safety and for the Canadian economy to grow, while protecting the environment every step of the way.

CEPA considers the amendments to the Navigable Waters Protection Act, NWPA, to be positive changes. These amendments are an important piece of legislation, and the Navigable Waters Protection Act is a long-standing and important objective for Canadians to ensure and protect the public's right to navigate Canadian waters. This legislation has little to do with environmental assessment and everything to do with competent regulation of activities that might affect the ability of commercial shipping and recreational users in Canadian waters. These amendments enhance Transport Canada's ability in that regulatory role.

The pipeline industry also believes that the authority of the minister to designate classes of works of navigable waters reflects a modern risk-based approach to regulation that is both effective and efficient. The pipeline industry has an enviable safety record, excellent standard practices for water crossings and lengthy experience, with the benefit of the National Energy Board inspection, audit and oversight throughout its life. Changes to the Navigable Waters Protection Act can build on that record and potentially remove unnecessary permitting and review from both proponents and Transport Canada. As a result, the expertise and attention can be focused on protection of the public's right to navigate Canadian waterways where and when the protection is really needed.

To use the vernacular, the mesh on the NWPA regulation net is too fine. As you have heard, Transport Canada receives and reviews at least 2,500 permit applications every year. Section 5 of the NWPA is broad and offers little discretion. In CEPA's view, the results are that regulation is done on far too many simple

leur véhicule pour répondre à leurs besoins. Au cours des 15 prochaines années, les membres de l'association comptent investir plus de 40 milliards de dollars dans la construction et l'agrandissement d'infrastructures de pipelines pour répondre aux besoins croissants des Canadiens. Ce chiffre ne tient pas compte des possibilités offertes par les deux grands projets de gazoduc du Grand Nord.

L'industrie des pipelines est déterminée à respecter ses engagements en ce qui a trait au respect de l'environnement, à la sécurité publique et au respect des droits des propriétaires fonciers et des utilisateurs des sols. Notre secteur est réglementé du début à la fin de son cycle de vie, depuis la conception jusqu'au déclassement, par l'Office national de l'énergie et par les autorités provinciales chargées de la réglementation dans le domaine de l'énergie. Les pipelines construits et exploités par les membres de l'association acheminent l'énergie dont ont besoin les Canadiens pour vivre dans le confort et la sécurité et pour assurer la croissance de l'économie canadienne, tout en protégeant l'environnement à toutes les étapes.

L'association considère que les changements apportés à la Loi sur la protection des eaux navigables sont positifs. Ces modifications représentent une mesure législative importante et la Loi sur la protection des eaux navigables est un instrument important dont les Canadiens se sont dotés depuis longtemps pour protéger le droit du public de naviguer dans les eaux canadiennes. Cette loi n'a pas grand-chose à voir avec l'évaluation environnementale et tout à voir avec une réglementation compétente des activités susceptibles d'influer sur la capacité des utilisateurs des plans d'eau canadiens pour le transport commercial et les loisirs. Ces modifications renforcent la capacité de Transports Canada de jouer ce rôle par la réglementation.

Le secteur des pipelines croit par ailleurs que le pouvoir du ministre de désigner des catégories d'ouvrages sur les eaux navigables reflète une approche moderne fondée sur le risque pour une réglementation à la fois efficace et efficiente. Le secteur des pipelines a un bilan enviable en matière de sécurité, d'excellentes normes et pratiques pour le franchissement des cours d'eau et une longue expérience, ayant pu compter depuis le début sur l'Office national de l'énergie pour les inspections, les audits et la surveillance. Les changements apportés à la Loi sur la protection des eaux navigables permettent d'envisager l'avenir avec confiance à partir de ces acquis, tout en supprimant peut-être des dispositions inutiles relativement aux permis et aux examens, à la fois pour les promoteurs des projets et pour Transports Canada. En conséquence, on pourra concentrer l'expertise et l'attention sur la protection du droit du public de naviguer dans les voies navigables canadiennes, aux endroits et au moment où cette protection est vraiment nécessaire.

En langage populaire, disons que dans le règlement pris en application de la LPEN, les mailles du filet sont trop petites. Comme on vous l'a dit, Transports Canada reçoit et examine au moins 2 500 demandes de permis chaque année. L'article 5 de la LPEN est d'une vaste portée et offre peu de pouvoirs

crossings. The amendments provide the discretion and the need to focus Transport Canada's regulatory efforts on important rivers and streams, and the issues that affect them.

Let us look at the few examples of navigable waters where permits have been required. I point to the photographs I have provided to the committee. You will see in these documents several photos of actual crossings that required permits under the NWPA. The specifics in each case are outlined beside the photos. I will review these cases for you briefly, and we can come back to them in questions.

The first picture is a winter construction permit that was required. You can see a field that might occasionally have a small freshet. The time required to issue this permit was not particularly productive or helpful on the overall environmental assessment or on optimizing construction method, and it led to a lot of confusion.

The next set of photographs on slide number three shows a flow in streams under a highway in an existing culvert. This flow required a navigable waters permit. The unfortunate situation that developed in this case was clearly that there was no opportunity for recreational use. Yet, the delays in finalizing permits caused us to need to use suboptimal construction techniques, despite having worked closely with fisheries officers to ensure that we could do the best possible job on the important fish habitat site. Offsetting and conflicting permits can result in a diminishment of efforts to protect the environment.

Slide four shows an existing bridge belonging to a landowner who said that the pipeline company could make use of it for construction purposes. The company needed to strengthen the bridge to use it in conjunction with the agreements made with the landowner. Unfortunately, the Transport Canada officer determined that the work required a permit even though there was absolutely no change to the crossing because all work was above the bridge deck.

The last slide shows a clearly obstructed waterway where navigation was blocked. The debris jams prevented recreational use, but again, it was deemed necessary to have a permit.

I provide those slides to the committee as examples of situations that can require extra permits, which you have heard about throughout these proceedings. I reinforce the point that, of course, there are many streams and rivers on which navigation must be protected. The industry supports the objectives of the NWPA and the use of permits where necessary and appropriate. The industry is committed to work collaboratively through all stages with Transport Canada to concentrate on those permits.

discrétionnaires. Selon nous, il en résulte que l'on prend des règlements pour des franchissements beaucoup trop simples. Les modifications donnent le pouvoir discrétionnaire permettant de cibler les efforts de réglementation de Transports Canada vers les rivières et ruisseaux importants et les problèmes qu'ils peuvent poser.

Prenons quelques exemples de plans d'eau navigables pour lesquels des permis ont été exigés. J'attire votre attention sur les photographies que j'ai remises aux membres du comité. Vous verrez dans ces documents plusieurs photos de franchissements réels qui ont exigé des permis en vertu de la LPEN. On donne des précisions à côté de chaque photo. Je vais les passer en revue brièvement à votre intention et on pourra y revenir durant la période des questions.

La première photo montre un endroit où il a fallu un permis pour des travaux en hiver. Vous pouvez voir un champ où l'on trouve peut-être à l'occasion une légère crue nivale. Le délai exigé pour obtenir ce permis n'était pas particulièrement productif ou utile pour l'évaluation environnementale globale ou l'optimisation des méthodes de construction, et cela a causé beaucoup de confusion.

Les photos suivantes, à la page 3, montrent un cours d'eau qui passe sous une grande route dans un ponceau existant. Ce cours d'eau exigeait un permis applicable aux eaux navigables. Dans ce cas, il n'y avait clairement aucune possibilité de navigation de plaisance, mais on n'en a pas moins exigé un permis, occasionnant ainsi un retard qui nous a obligés à utiliser des techniques de construction moins qu'optimales, en dépit du fait que nous avions travaillé en étroite collaboration avec les fonctionnaires des pêches pour nous assurer de faire de notre mieux pour protéger cet important habitat du poisson. Des permis concomitants et contradictoires peuvent amoindrir les efforts déployés pour protéger l'environnement.

À la page 4, on voit un pont existant appartenant à un propriétaire foncier selon lequel la compagnie de pipelines pourrait s'en servir pour son propre chantier. La compagnie devait renforcer le pont pour pouvoir l'utiliser en conformité des accords conclus avec le propriétaire. Malheureusement, l'agent de Transports Canada a décidé que ces travaux nécessitaient un permis, même s'il n'y avait absolument aucun changement au franchissement du cours d'eau puisque tous les travaux étaient effectués sur le tablier du pont.

La dernière page montre un plan d'eau manifestement obstrué, rendant toute navigation impossible. L'amas de débris empêchait la navigation de plaisance, mais là encore, on a jugé nécessaire d'obtenir un permis.

J'ai remis ces diapositives au comité à titre d'exemples de situations où l'on peut exiger un permis supplémentaire, ce dont vous avez entendu parler tout au long de vos audiences. J'insiste sur le fait que, bien sûr, il y a beaucoup de ruisseaux et de rivières sur lesquels la navigation doit être protégée. Notre secteur appuie les objectifs de la LPEN et le recours aux permis lorsque c'est nécessaire et approprié. Nous sommes déterminés à travailler en collaboration avec Transports Canada à toutes les étapes relativement à ces permis.

A few days ago, the Minister of Transport issued an order to formalize minor works guidelines. We support that order and intend to work collaboratively on it. It is important to look at the spirit of continual improvement of regulation and environmental performance. We are mindful of the risk created on the ground during construction. Laying on of permits and requirements, and terms and conditions is where we, together, risk injuring the environment and safety precautions rather than looking at an optimal outcome. The requirement for multiple permits can cause unintended consequences, and we would like to avoid those consequences.

This can be put into implementation with effective mitigation of any risks, making sure that critical timing windows for projects that will proceed are done well. Our objective, as always, is to continue to meet the energy needs of Canadians while maintaining our industry's record of outstanding environmental stewardship and safety performance.

Thank you once again for this opportunity.

The Chair: Dr. Kenny, that was a fine presentation. We are grateful. We will ask you questions later on. As is our practice, we will hear from everyone first.

I want to introduce another one of my colleagues, who has just arrived. She may be known to you. She is one of our newest senators, Senator Raine from British Columbia. She joins us this morning on behalf of Senator St. Germain.

Our next presenter is Peter Miller. I mentioned earlier that he represents the Canadian Association of Petroleum Producers and he is counsel with the law department of Imperial Oil Resources.

Peter Miller, Counsel, Law Department, Imperial Oil Resources, Canadian Association of Petroleum Producers: On behalf of the Canadian Association of Petroleum Producers, I thank you for this opportunity to address the committee on the recent amendments to the Navigable Waters Protection Act. CAPP views these changes as significant improvements to a rather old bill. The changes go a long way to modernize this legislation and to respond better to the contemporary socio-economic needs of our society.

The Canadian Association of Petroleum Producers represents 130 companies that explore for, develop and produce natural gas, crude oil and oil sands throughout Canada. CAPP member companies produce more than 90 per cent of Canadian natural gas and crude oil. CAPP also has over 150 associate members, who provide a wide range of services to the industry. Together,

Il y a quelques jours, le ministre des Transports a donné l'ordre d'officialiser les lignes directrices applicables aux petits chantiers. Nous appuyons cette ordonnance et nous avons l'intention de travailler en collaboration pour mener la tâche à bien. Il est important d'être animé de la volonté d'améliorer continuellement la réglementation et la performance environnementale. Nous sommes conscients des risques créés sur le terrain pendant la durée d'un chantier. L'accumulation de permis et d'exigences, de conditions et de modalités risque de nous entraîner, conjointement, à nuire à l'environnement et aux précautions en matière de sécurité, au lieu de pouvoir envisager un résultat optimal. L'exigence de multiples permis peut causer des conséquences imprévues et nous voudrions éviter de telles conséquences.

Cette tâche peut être menée à bien de concert avec une atténuation efficace de tout risque éventuel, en s'assurant que l'on gère bien la fenêtre temporelle critique pour les projets qui seront mis en chantier. Notre objectif, comme toujours, est de continuer à répondre aux besoins des Canadiens en matière d'énergie, tout en conservant intact le bilan de notre industrie pour ce qui est d'une excellente intendance environnementale et d'une sécurité exemplaire.

Merci encore de nous avoir donné l'occasion de prendre la parole.

Le président : Madame Kenny, c'était un bon exposé. Nous vous en sommes reconnaissants. Nous vous poserons des questions tout à l'heure. Comme à notre habitude, nous entendrons d'abord tous les témoins.

Je veux vous présenter une autre de mes collègues qui vient d'arriver. Vous la connaissez peut-être. Elle a été nommée récemment au Sénat. Je veux parler du sénateur Raine, de Colombie-Britannique. Elle se joint à nous ce matin en remplacement du sénateur St. Germain.

Notre prochain intervenant est Peter Miller. J'ai dit tout à l'heure qu'il représente l'Association canadienne des producteurs pétroliers, et il est avocat au département de droit de Pétrolière Impériale Ressources Limitée.

Peter Miller, avocat, Section du droit, Pétrolière Impériale Ressources Limitée, Association canadienne des producteurs pétroliers : Au nom de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, je vous remercie de me donner l'occasion de prendre la parole devant le comité au sujet des récentes modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables. L'association est d'avis que ces changements constituent d'importantes améliorations à une loi plutôt ancienne. Les changements aident beaucoup à moderniser la loi et à mieux répondre aux besoins socio-économiques contemporains de notre société.

L'Association canadienne des producteurs pétroliers représente 130 compagnies qui sont actives dans les domaines de la prospection, du développement et de la production de gaz naturel, de pétrole brut et de sables bitumineux partout au Canada. Les compagnies membres de l'association produisent plus de 90 p. 100 du gaz naturel et du pétrole au Canada.

these members and associate members are an important part of a \$120 billion a year national industry that affects the livelihoods of more than half a million Canadians.

These amendments to the act were made with a specific purpose in mind, and this was described by the manager of the program, David Osbaldeston. The amendments are designed to remove the bureaucratic barriers, as described before the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, as great impediments that will seriously affect the infrastructure project development. The solution that was offered by the department was to provide a review and approval process commensurate with the degree of potential interference.

We heard from the previous witnesses before this committee that the changes are designed to make the whole review and approval process much more efficient. By no means are the changes intended to be a vehicle for fast-tracking, taking shortcuts or avoiding any environmental protections. The question has come up: In what way will this legislation help infrastructure programs? Again, this legislation is not an approach or attempt to fast-track those programs but, as Dr. Kenny described, we believe the program will effectively reduce needless work and free the resources of the department to deal with the real issues that face it in interference with use of the rivers.

Though the legislation has a specific targeted purpose, Senator Banks was able to confirm in questions that these improvements will continue in the legislation. In fact, there has been much discussion before this committee about the five-year review, which will afford an opportunity for continuous improvement and review of the changes to assure they achieve the objectives that were intended.

The Chair: On that point, are you saying there has been considerable discussion amongst people like yourself and the officials at Transport Canada?

Mr. Miller: No, sir. I have read the transcripts of previous proceedings of this committee.

The Chair: You are referring only to those transcripts?

Mr. Miller: Yes, Mr. Chair. Improving the efficiency of regulatory processes is a goal that CAPP is constantly pursuing at all levels of government, and these amendments accurately reflect what Transport Canada has learned over decades of protection for Canadian waterways.

A brief comparison of the old legislation with the new will help us understand exactly what steps have been taken or what changes have been made. This committee has heard that the protection of our rivers or water bodies has been lessened by these changes. I submit that the opposite is true. Under the old legislation, section 5(1) begins with a prohibition that no work

L'association a aussi 150 membres associés qui fournissent un vaste éventail de services à l'industrie. Ensemble, les membres et membres associés sont un rouage important d'une industrie nationale de 120 milliards de dollars par année qui influe sur le gagne-pain de plus d'un demi-million de Canadiens.

Ces modifications à la loi ont été faites dans un but précis qui a été décrit par le gestionnaire du programme, David Osbaldeston. Les modifications sont conçues pour supprimer les obstacles bureaucratiques, comme on l'a expliqué devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes, obstacles qui peuvent nuire sérieusement aux projets d'infrastructure. La solution offerte par le ministère consistait à établir un processus d'examen et d'approbation proportionnel au degré d'obstruction potentiel.

Nous avons entendu les témoins précédents devant le comité dire que les changements sont conçus pour rendre beaucoup plus efficient tout le processus d'examen et d'approbation. Ces changements ne visent nullement à créer un mécanisme permettant de prendre des raccourcis ou de court-circuiter les mesures de protection de l'environnement. La question a été posée : de quelle manière cette loi va-t-elle aider les programmes d'infrastructure? Encore une fois, la mesure proposée ne vise nullement à mettre ces projets sur une voie rapide, mais comme Mme Kenny l'a dit, nous croyons que le programme va effectivement réduire le travail inutile et libérer au ministère des ressources que l'on pourra plus avantageusement consacrer aux vrais problèmes qui se posent relativement à l'utilisation des cours d'eau.

Bien que la mesure législative ait un objectif ciblé bien précis, le sénateur Banks a pu confirmer en répondant à des questions que ces améliorations vont se poursuivre dans la loi. En fait, on a beaucoup discuté à votre comité de l'examen quinquennal, qui donnera l'occasion d'apporter des améliorations continues et d'examiner les changements pour s'assurer qu'ils atteignent les objectifs prévus.

Le président : Sur ce point, dites-vous qu'il y a eu beaucoup de discussions entre des gens comme vous-même et les fonctionnaires de Transports Canada?

M. Miller : Non, monsieur. J'ai lu le compte rendu des précédentes réunions de votre comité.

Le président : Vous faites allusion seulement à ces comptes rendus?

M. Miller : Oui, monsieur le président. Améliorer l'efficacité des processus de réglementation, c'est un objectif que l'ACPP poursuit constamment à tous les niveaux de gouvernement, et ces modifications à la loi reflètent bien ce que Transports Canada a appris au fil de nombreuses décennies de protection des voies navigables canadiennes.

Une brève comparaison entre l'ancienne loi et la nouvelle nous aidera à comprendre exactement quelles mesures ont été prises ou quels changements ont été apportés. Des intervenants ont dit à votre comité que la protection de nos rivières ou plans d'eau a été amoindrie par ces changements. Je soutiens que c'est le contraire qui est vrai. Sous le régime de l'ancienne loi, le

may be undertaken without an approval. That has not changed in the new legislation. However, section 5(2) provided an exception for bridges, boons, dams and causeways, which are the major works. The old act made it clear that section 5 does not apply to a work which, in the opinion of the minister, does not interfere substantially with the navigation. To be clear, the old act did not deal with any works that did not meet this threshold of substantial interference.

Under the new legislation, as I said, we still have section 5(1) that has a blanket prohibition. We still have the test of “substantially interfere,” which entitles the director to impose terms and conditions. However, under the new legislation, the director can also impose terms and conditions on works that fall below that standard of “substantially interfere.” In fact, even more so, the issue has become so controversial in dealing with the classes of works in navigable waters, I submit that the creation of this power puts even more works under the supervision of the director than existed under the old act. Under the old act, only those works that had substantial interference required approval. What is proposed is that all works will have some sort of scrutiny, either through criteria and guidelines or through terms and conditions.

I submit that the amendments to the legislation offer more protection of our waterways than the old act.

The Chair: There is less red tape; is that it?

Mr. Miller: Yes; that is exactly the problem. Under the old legislation, the director had to decide, first, whether the water was navigable or not, and then whether there was substantial interference. The process of answering those two questions was incredibly time-consuming and I believe the department felt the act compelled them to conduct that scrutiny on each and every work that was proposed.

The director has told us that through 20 years of experience, they are now familiar with certain routine types of works and they do not need to conduct that type of investigation for each and every one of those proposed changes. That experience is what adds the efficiency to the process. As I said, it frees up the resources.

The Chair: In your view, was this criterion of “substantial interference” a reasonably defined term? Did it have a recognizable and accepted meaning or was there subjectivity that caused issues as well?

Mr. Miller: There has been a lot of discussion before this committee about definitions and terms. I do not believe there is a definition for that term. Speaking to you as a lawyer, I can tell you that over the centuries, the law and courts have not had difficulty with that kind of nebulous arrangement.

paragraphe 5(1) stipule qu’il est interdit d’entreprendre des travaux sans avoir obtenu l’approbation préalable. Cela n’a pas changé. Cependant, le paragraphe 5(2) prévoit une exception pour les ponts, estacades, barrages et jetées, qui sont des ouvrages de grande envergure. L’ancienne loi stipulait clairement que l’article 5 ne s’appliquait pas à un ouvrage qui, de l’avis du ministre, ne nuisait pas sérieusement à la navigation. En clair, l’ancienne loi ne s’occupait pas des ouvrages qui ne remplissaient pas ce critère minimal de gêner sérieusement la navigation.

Dans la nouvelle loi, comme je l’ai dit, nous avons encore le paragraphe 5(1) qui comporte une interdiction générale. Nous avons encore le critère de « gêner sérieusement », ce qui autorise le directeur à imposer des modalités et conditions. Cependant, en vertu de la nouvelle loi, le directeur peut aussi imposer des conditions à des ouvrages qui ne correspondent pas à ce critère, mais qui « gêneront la navigation sans toutefois la gêner sérieusement ». En fait, la question est devenue tellement controversée pour ce qui est des catégories d’ouvrages construits dans les eaux navigables que je soutiens que la création de ce pouvoir place encore plus d’ouvrages sous la supervision du directeur que ce n’était le cas sous le régime de l’ancienne loi. En vertu de l’ancienne loi, seulement les ouvrages qui gênaient sérieusement la navigation devaient être approuvés. Ce qu’on propose maintenant, c’est que tous les ouvrages feront l’objet d’un examen quelconque, que ce soit par l’application de critères et lignes directrices ou par l’imposition de conditions.

Je soutiens que les modifications apportées à la loi protègent nos eaux navigables encore mieux que l’ancienne loi.

Le président : Il y a moins de bureaucratie, c’est ce que vous voulez dire?

M. Miller : Oui, c’est exactement le problème. Sous l’ancienne loi, le directeur devait d’abord décider si le cours d’eau était navigable ou non et ensuite si l’ouvrage proposé gênerait sérieusement la navigation. Le processus appliqué pour répondre à ces deux questions prenait énormément de temps et je crois que le ministère estimait que la loi l’obligeait à examiner tous les ouvrages proposés, sans exception.

Le directeur nous a dit qu’après 20 ans d’expérience, ils connaissent maintenant très bien certaines catégories d’ouvrages et ne sentent pas le besoin de se livrer à un examen aussi poussé pour chacun des changements proposés. Cette expérience ajoute à l’efficacité du processus. Comme je l’ai dit, cela libère des ressources.

Le président : À votre avis, ce critère où l’on disait que l’ouvrage allait « gêner sérieusement » était-il raisonnablement défini? Cette expression avait-elle un sens généralement accepté ou bien y avait-il un élément de subjectivité qui posait également problème?

M. Miller : On a beaucoup discuté à votre comité des définitions et du libellé. Je ne crois pas qu’il y ait une définition de cette expression. À titre d’avocat, je peux vous dire qu’au fil des siècles, les avocats et les tribunaux n’ont pas eu de difficulté à gérer ce type d’arrangement nébuleux.

I should not say that the courts have never had trouble. There has always been an issue around definition, but the courts have always been able to deal with terms such as due diligence, negligence and gross negligence without precise definitions. What the courts have said, going back to England hundreds of years ago, is that these matters are specific to the facts and must be determined on the facts of each case.

I am not troubled by the fact that we do not have definitions. In long discussion with some of the environmental groups, they themselves were not able to offer a definition. They recognize definition is problematic in terms of trying to define certain concepts such as what is navigable and what is substantial. As I said, I do not think the law has difficulty in dealing with those issues.

The Chair: It is more the pre-law level of the bureaucracy.

Mr. Miller: Yes; again, we see these amendments as giving the director the flexibility to clear the decks of a lot of low-level issues that do not present a concern to navigation.

The Canadian Wildlife Federation put a proposition to the committee that the amendments significantly reduce the waterways that will be protected by the act's approval process. The federation would lead you to believe that amendments provide no indication of alternate measures to protect Canada's water from these works. Mr. Osbaldeston, on the other hand, stated that the amendment does not eliminate the purview of the act, and suggested that the presented views were based on misinformation and misunderstanding of the intent of legislation.

We submit that the proposal offers another smarter and no-less-effective way of protecting the waters in this country by following outlined criteria and employing risk-based policies.

These changes will also enable industry to improve continuously its operations that may affect Canada's waterways and the environment generally by the development and adoption of best practices and codes of practice. Senator Banks raised a question on these codes about the delegation of authority, and raised the prospect of adopting codes that are beyond the control of the government, and that may change and become troublesome.

We submit that the government does not lose control of those policies, guidelines or codes that are incorporated by reference. The government still has the enforcement function; the minister still is required to steward the applicability and adequacy of those adopted standards. That kind of question, and the committee dealt a fair bit with this item, shows the significance and importance of this type of process because the committee was able to bring out from the manager of the program the true purpose and intent, the objective, of these changes. If a question

Je ne devrais pas dire que cela n'a jamais causé de problèmes aux tribunaux. Il y a toujours eu un problème de définition, mais les tribunaux ont toujours été en mesure de s'entendre sur le sens d'expressions comme la diligence nécessaire, la négligence, la négligence grave, sans disposer de définitions précises. Si l'on remonte aux décisions rendues par les tribunaux en Angleterre il y a des siècles, la jurisprudence précise que ces questions doivent être tranchées au cas par cas, selon les faits établis.

Je ne suis pas troublé par le fait que nous n'ayons pas de définitions. Après de longues discussions avec des groupes de défenseurs de l'environnement, ceux-ci n'ont pas réussi non plus à proposer une définition. Ils reconnaissent que la définition est problématique quand il s'agit de définir certains concepts comme une voie navigable et le sens précis du mot « sérieusement ». Comme je l'ai dit, je ne crois pas que cela pose des difficultés en droit.

Le président : C'est plutôt au niveau de la bureaucratie en amont du droit.

M. Miller : Oui; pour nous, ces modifications donnent au directeur la latitude voulue pour dégager son pupitre d'un grand nombre de dossiers de bas niveau qui ne posent aucun problème pour la navigation.

La Fédération canadienne de la faune a invité le comité à considérer que les modifications réduisent sensiblement le nombre de cours d'eau qui seront protégés par le processus d'approbation prévu par la loi. La fédération voudrait vous faire croire qu'en modifiant la loi, on n'a prévu aucune mesure de rechange pour protéger les cours d'eau du Canada contre de tels ouvrages. M. Osbaldeston, par contre, a déclaré que les modifications n'éliminent pas le ressort de la loi et il a laissé entendre que l'opinion présentée était fondée sur de la désinformation et sur une mauvaise compréhension de l'intention du législateur.

Nous soutenons que la proposition offre une autre manière, plus intelligente et non moins efficace, de protéger les eaux navigables de notre pays en appliquant des critères définis et des politiques fondées sur le risque.

Ces changements permettront aussi à l'industrie d'apporter des améliorations continues à ses activités susceptibles d'influer sur les voies navigables du Canada et de manière plus générale sur l'environnement en élaborant et en adoptant des pratiques exemplaires et des codes d'usage. Le sénateur Banks a posé une question sur ces codes et la délégation de pouvoirs et a évoqué la possibilité que l'on adopte des codes qui échapperaient au pouvoir du gouvernement et qui pourraient changer et devenir source de problèmes.

Nous soutenons que le gouvernement ne perd pas le contrôle de ces politiques, lignes directrices ou codes qui sont adoptés par renvoi. Le gouvernement exerce encore la fonction d'application de la loi; le ministre est encore tenu de contrôler l'applicabilité et la conformité de ces normes qui sont adoptées. Le comité a consacré passablement de temps à cette question, ce qui montre toute l'importance de ce type de processus parce que le comité a été en mesure de tirer au clair, en discutant avec le gestionnaire du programme, la véritable intention, la raison d'être, l'objectif de

ever arose as to the scope or application of these changes, reference would be made to the proceedings of this committee's deliberations to clarify that intent.

There was concern and discussion about applying discretion to large controversial projects such as a bridge across the Ottawa River. To me, it is inconceivable that the situation would ever happen. The manager of the program made it clear that it was not the intent of the amendments. The intent was to deal with low-level, no value-added type of work that he felt the law, as it stood at the time, required him to undertake with proper due diligence.

The major resource development projects will benefit in particular from the efficiencies of the approval process. These projects are developed and approved in an open and rigorous consultation and review process. We see no possibility that significant environmental concerns will go unaddressed as a result of efficiencies described in these amendments.

The public interest as well will be better served as the costs of performing the statutory duties under this legislation will be reduced greatly by the introduction of class exemptions. For instance, the Mackenzie gas project had an extensive environmental review process with the joint review panel. It was identified that 676 water body crossings had to be dealt with, and Transport Canada dealt with each one of those crossings, but in the end it turned out that fewer than 100 were navigable waters. However, each one of those, almost 600, had to be reviewed. It is clear that 500 extra steps were taken to visit, to review and assess these sites.

The target for cost savings and, I think, one of the dilemmas and challenges the minister faced was: How do we deal with these extra 500 steps in this case? The amendments have answered the question of how do we deal with the 500 sites most efficiently.

In our industry, the mechanism chosen is simple and applicable. Because we are a highly regulated industry, we employ sophisticated expertise to help us to assess projects, and we follow rigorous protocols with internal stewardship and accountability. We are perfectly suited to an approach that employs an approval process commensurate with the risk.

In earlier proceedings, Senator Lang raised a couple of times this issue of common sense, and he said we need to bring common sense back into our administration of the law. I dare say 100 years ago our forefathers had much more common sense than we do because it would never have occurred to them to have a set of rules or interpret a law that required the regulation of activities that did not affect navigation.

ces changements. Si jamais l'on s'interroge sur la portée ou l'application de ces changements, il n'y aurait qu'à se reporter au compte rendu des délibérations du comité pour tirer cela au clair.

Des préoccupations ont été soulevées et des discussions ont eu lieu sur l'application du pouvoir discrétionnaire à de grands projets controversés comme la construction d'un pont sur la rivière Ottawa. Il m'apparaît inconcevable que cette situation puisse jamais arriver. Le gestionnaire du programme a dit clairement que telle n'était pas l'intention des modifications. L'intention était de régler le cas d'ouvrages de moindre envergure, sans valeur ajoutée, que la loi telle qu'elle existait à l'époque l'obligeait, selon lui, à étudier avec toute la diligence voulue.

Les grands projets de mise en valeur des ressources bénéficieront particulièrement de l'efficacité du processus d'approbation. Ces projets sont élaborés et approuvés dans le cadre d'un processus ouvert et rigoureux de consultation et d'examen. Nous ne voyons aucune possibilité que des préoccupations environnementales majeures soient laissées de côté en raison des gains d'efficacité réalisés grâce à ces modifications.

L'intérêt public sera également mieux servi car l'introduction de certaines catégories d'ouvrages exemptées réduira grandement le coût des tâches imposées par la loi. Par exemple, le projet de gazoduc du Mackenzie a fait l'objet d'un examen environnemental approfondi dans le cadre de la commission mixte d'évaluation environnementale. On a établi que 676 franchissements de cours d'eau devaient être examinés et Transports Canada s'est penché sur chacun de ces dossiers, mais en fin de compte, on a constaté que moins de 100 de ces cours d'eau étaient des voies navigables. Cependant, il a fallu étudier chacun de ces presque 600 franchissements. Il est clair qu'il a fallu ouvrir 500 dossiers supplémentaires pour visiter, examiner et évaluer chacun de ces sites.

Le ministre était confronté à une tâche difficile et un véritable dilemme, car on voulait réaliser des économies, mais il fallait quand même s'occuper de ces 500 dossiers supplémentaires dans cette affaire. Les modifications à la loi ont répondu à la question de savoir comment régler de la manière la plus efficace le dossier de ces 500 sites.

Dans notre industrie, le mécanisme choisi est simple et applicable. Comme nous sommes un secteur fortement réglementé, nous employons des experts possédant les compétences voulues pour nous aider à évaluer les projets, et nous suivons des protocoles rigoureux et assurons une solide intendance et reddition de comptes à l'interne. Notre secteur convient parfaitement à une approche qui fait appel à un processus d'approbation proportionnel au risque.

Dans des réunions précédentes, le sénateur Lang a soulevé à quelques reprises cette question du simple bon sens; il a dit que nous devons ramener le bon sens dans notre administration de la loi. J'ose dire qu'il y a un siècle, nos ancêtres avaient beaucoup plus de bons que nous, parce qu'il ne leur serait jamais venu à l'esprit d'édicter des règles ou d'interpréter une loi exigeant qu'on réglemente des activités qui n'ont aucune incidence sur la navigation.

Today, as is the case in the Mackenzie gas pipeline where we looked at 600 different sites, most are minor stream crossings. The assessments would be conducted in one week in the middle of winter and the land would be restored with absolutely no effect on navigation. Again, 100 years ago no one would have thought that a dry riverbed would have any interference with navigation, yet we have come to the point where we feel compelled, and the law requires us, to look at each and every one of those sites. The amendments to this legislation will deal with that issue. We will be able to work smarter. Senator St. Germain raised the question about the practicality of the old process and Senator Neufeld raised the question of how we are spread so thin: 730 people across the country. We have to work smarter in this end of the business and these amendments will get us there.

The manager of the program made it clear that he was relying on education of the stakeholders. He expects to receive fewer applications in the future as a result of these amendments that will take the load off the system to free the resources to deal with the real problems, which are the big infrastructure projects that the government has set a priority to deal with.

I can assure that honourable senators will not have difficulty engaging our industry in this program. We are committed to continuous improvement, both in terms of process efficiencies and in standards of operation, and we look forward to working with the department in the future under the new legislation.

The Chair: Thank you, sir. I cannot help but observe with approval that you have examined the transcripts of our work to date on this topic. You referred to it a few times and have even outlined your view of the ongoing role for these deliberations as points of reference and so on. Have you also seen the transcripts of Ron Middleton's testimony of Tuesday this week?

Mr. Miller: I have been traveling; I did not see that.

The Chair: I suspect Senator Banks might question you with respect to his final comments, which made us wonder whether this is all much ado about doing.

Next is David Marit, President of Saskatchewan Association of Rural Municipalities. Welcome, sir, and over to you.

David Marit, President, Saskatchewan Association of Rural Municipalities, Federation of Canadian Municipalities: Thank you, Mr. Chair and ladies and gentlemen, for having us here this morning. I am the president of the Saskatchewan Association of Rural Municipalities, and I also have a role at the Federation of Canadian Municipalities, FCM. I sit on the board of directors of the FCM and I am vice-chair of our rural forum. Along with that position is the role of the FCM co-chair of the FCM Department

Aujourd'hui, pour donner encore une fois l'exemple du gazoduc du Mackenzie, nous avons dû examiner 600 sites différents, dont la plupart sont de petits ruisseaux. Les évaluations seraient faites en une semaine en plein milieu de l'hiver et le terrain serait remis en l'état sans qu'il y ait la moindre incidence sur la navigation. Encore une fois, il y a un siècle, personne n'aurait imaginé qu'un lit de rivière à sec ait quelque chose à voir avec la navigation, mais nous en sommes pourtant au point où nous nous sentons obligés d'examiner chacun de ces sites; en fait la loi nous y oblige. Les modifications apportées à la loi vont régler ce problème. Nous pourrions travailler plus intelligemment. Le sénateur St. Germain a soulevé la question de l'aspect pratique de l'ancien processus et le sénateur Neufeld s'est demandé comment nos effectifs peuvent être tellement éparpillés : nous avons 730 personnes d'un bout à l'autre du pays. Nous devons travailler plus intelligemment dans ce domaine et ces modifications à la loi nous le permettront.

Le gestionnaire du programme a dit clairement qu'il comptait sur la sensibilisation des intervenants. Il s'attendait à recevoir moins de demandes à l'avenir en conséquence de ces modifications qui vont débarrasser le système d'un fardeau, libérant ainsi des ressources permettant de s'attaquer aux vrais problèmes, à savoir les grands projets d'infrastructure que le gouvernement a déclarés prioritaires.

Je peux donner aux honorables sénateurs l'assurance que nous n'aurons aucune difficulté à engager notre industrie dans ce programme. Nous sommes déterminés à apporter les améliorations continues, à la fois en termes d'efficacité des processus et de nos codes d'usage, et nous comptons travailler à l'avenir avec le ministère pour mettre en œuvre la nouvelle législation.

Le président : Merci, monsieur. Je ne peux pas m'empêcher de faire observer, d'un ton approuvateur, que vous avez lu le compte rendu de nos délibérations à ce jour dans ce dossier. Vous vous y êtes reporté à quelques reprises et vous avez même donné votre opinion sur le rôle continu de nos travaux qui pourraient servir de référence. Avez-vous lu également la transcription du témoignage de Ron Middleton mardi de cette semaine?

M. Miller : J'étais en voyage; je ne l'ai pas vu.

Le président : Je soupçonne que le sénateur Banks, quand il vous interrogera, reviendra peut-être sur sa dernière intervention, qui nous a amenés à nous demander si tout cela n'était qu'une tempête dans un verre d'eau.

Nous entendrons maintenant David Marit, président de l'Association des municipalités rurales de Saskatchewan. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur, et vous cède la parole.

David Marit, président, Association des municipalités rurales de Saskatchewan, Fédération canadienne des municipalités : Merci, monsieur le président, et mesdames et messieurs, de nous recevoir ici ce matin. Je suis le président de l'Association des municipalités rurales de Saskatchewan et j'ai aussi un rôle à la Fédération canadienne des municipalités, la FCM. Je siège au conseil d'administration de la FCM et je suis vice-président de notre forum rural. J'assume aussi le rôle de coprésident, pour la FCM,

of Fisheries and Oceans working group that has been undertaken. I want to thank you very much for inviting FCM here this morning.

As you know, Budget 2009 committed to implementing limited changes to the Navigable Waters Protection Act, as recommended by the House of Commons Standing Committee on Transport Infrastructure and Communities. Bill C-10, the Budget Implementation Act, includes elements that deal with the Navigable Waters Protection Act, NWP. Amendments to the NWP include the following: removing named works including bridges and dams; combining two or more works if they are related; grandfathering works constructed under the authority or owned by a province; creating classes of works or classes of navigable waters for which no approvals are required; increasing the flexibility of the submission process; allowing the minister to cancel or amend an approval; and proposing an increase in penalties under the act.

FCM is encouraged with these recent changes made to the NWP in Bill C-10. We are also pleased with the efforts of the federal government to listen to the concerns and challenges facing municipalities. The revised act will streamline approvals and entirely exempt some classes of work and waterways from the approval process completely.

For example, we are happy with the redefinition of works because it will ensure project approvals in a quicker and timelier fashion than was the case before the amendments to the NWP were made. While changes to the legislation provide mechanisms for streamlining the process, there are also amendments that give the minister broad and relatively arbitrary powers to amend or cancel approvals for projects at any time. This division shows the need for ongoing consultations with municipalities and other stakeholders as the amendments to the NWP are implemented and enforced.

One of our principle concerns remains the definition of "navigable waters" and "named works" in the NWP. Transport Canada's definition of "navigable waters" is "any body of water which is capable, in its natural state, of being navigated by floating vessels of any description for any purpose of transportation, recreation or commerce, and includes a canal or any other body of water created or altered as the result of the construction of any work."

Using this definition can refer to anything from a four-foot deep stream used for canoeing to a major waterway such as the St. Lawrence River. This definition is an area about which we continue to have concerns.

du groupe de travail conjoint de la FCM et du ministère des Pêches et des Océans. Je vous remercie beaucoup d'avoir invité la FCM à comparaître ce matin.

Comme vous le savez, dans le budget de 2009, le gouvernement s'est engagé à apporter des modifications restreintes à la Loi sur la protection des eaux navigables, comme l'a recommandé le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Le projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget, comporte des éléments traitant de la Loi sur la protection des eaux navigables, la LPEN. Les modifications à la LPEN portent sur : l'élimination des ouvrages désignés, y compris les ponts et les barrages; la combinaison de deux ou plusieurs ouvrages s'ils ont des liens entre eux; l'inclusion d'une disposition d'antériorité visant les ouvrages construits sous l'autorité d'une province ou appartenant à une province; la création de catégories d'ouvrages ou d'eaux navigables ne nécessitant pas d'approbation; une plus grande souplesse dans le processus d'approbation; une disposition autorisant le ministre à annuler ou à modifier une approbation; et la proposition d'augmenter les amendes prévues dans la loi.

La FCM est encouragée par les changements récemment apportés à la LPEN par le projet de loi C-10. Nous sommes également heureux de l'attention accordée par le gouvernement fédéral aux préoccupations et aux problèmes des municipalités à ce chapitre. La loi révisée simplifiera les approbations réglementaires et soustraira entièrement certaines catégories d'ouvrages et d'eaux navigables du processus d'approbation.

Par exemple, nous sommes contents de la nouvelle définition que l'on donne aux ouvrages, car cela permettra de faire approuver les projets plus rapidement que ce n'était le cas avant les modifications apportées à la loi. Bien que les modifications prévoient des mécanismes pour simplifier le processus, d'autres accordent au ministre des pouvoirs étendus et plutôt arbitraires lui permettant de modifier ou d'annuler des approbations de projet en tout temps. Cette dichotomie démontre la nécessité d'entretenir des consultations continues avec les municipalités et d'autres parties prenantes, à mesure que seront mises en œuvre et appliquées les modifications à la LPEN.

L'une de nos principales préoccupations demeure la définition de l'expression « eaux navigables » et de « ouvrages désignés » dans la LPEN. La définition d'« eaux navigables » de Transports Canada est la suivante : « toute étendue d'eau pouvant servir à l'état naturel à la navigation de bâtiments flottants de tous genres pour le transport, les loisirs ou le commerce. Celles-ci comprennent un canal et toute autre étendue d'eau, créée ou modifiée à l'intention du public, par suite de l'affectation de cette voie navigable à l'usage du public ».

Cette définition peut englober n'importe quoi, depuis un ruisseau de quatre pieds de profondeur où l'on fait du canoë jusqu'à une grande voie navigable comme le fleuve Saint-Laurent. Nous continuons d'entretenir des réserves au sujet de cette définition.

Our secondary concern regards named works. Since 1882, the NWPA has added named works that fall under the mandate and control of the act. These works include bridges, booms, dams, causeways, wharfs docks and piers. No type of work has ever been removed from the act, only added.

The principle implications for municipalities of the definition of navigable waters and named works are as follows: On the approval side, the NWPA requires municipalities to obtain approval for any project built in, on, over, under, through or cross a navigable waterway. Due to the vague definition of navigable water, this work includes any body capable of being navigated from any type of floating vessels from a container ship to a kayak for the purpose of transportation, recreation or commerce.

The application of this definition in many situations is not practical to the project and has led to increased costs and serious project delays. On environmental assessments, when the project receives federal ministry approval, environmental assessment is triggered in accordance with the Canadian Environmental Assessment Act. As a result, there can be significant cost to the municipality in association with an environmental assessment including consultant fees, project management and project delays even for comparatively minor projects with limited risks already covered by provincial, territorial or municipal environmental project provisions. The end result is that municipalities are often forced to spend time and money to build infrastructure and respond to requirements to accommodate nonexistent public water travel.

FCM appreciates the importance of Canada's water transportation system and understands that the NWPA is meant to protect that crucial system. These changes to the legislation will provide for the protection of the NWPA it is meant to provide while eliminating or mitigating redundancies, red tape, project delays and higher costs to property taxpayers.

Thank you for taking the time to listen to our concerns. We are confident your committee can understand the need to implement the amendments to the NWPA as soon as possible.

The Chair: Some of you appeared before the House of Commons committee. Did you, Mr. Marit?

Mr. Marit: I appeared jointly with my colleague from Alberta, Don Johnson.

The Chair: I believe others of you clearly followed the proceedings, based on what you said.

Senator Mitchell: This presentation has been excellent and is helpful to the committee. I will start with one point that, for me, is at the core of this issue.

There is a contradiction inherent in the range of presentations we have received. Much of the evidence is that these amendments do not affect much that is of significance. Ms. Kenny's pictures show a ditch that you would be hard pressed to wet your feet in,

Notre deuxième réserve porte sur les ouvrages désignés. Depuis 1882, des ouvrages désignés ont été ajoutés dans la loi et relèvent du mandat et de la portée de celle-ci. Ces ouvrages sont des ponts, estacades, barrages, chaussées, quais et jetées. Aucun ouvrage n'a jamais été supprimé dans la loi, on en a seulement ajouté.

Les principales répercussions, pour les municipalités, de la définition d'eaux navigables et d'ouvrages désignés sont les suivantes : selon la LPEN, les municipalités doivent obtenir une approbation pour réaliser toute construction dans, sur, au-dessus, en dessous ou en travers d'une voie navigable. La définition d'eaux navigables est tellement vague qu'elle englobe tout plan d'eau navigable par tout type de bâtiment flottant, depuis les porte-conteneurs jusqu'aux kayaks, pour le transport, les loisirs ou le commerce.

L'application de cette définition est très mal adaptée à de nombreux projets et a engendré des coûts superflus et des retards importants de réalisation. Quant aux évaluations environnementales, lorsqu'un projet obtient l'approbation ministérielle fédérale, une évaluation environnementale est alors entreprise conformément à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Cela peut entraîner des coûts considérables pour la municipalité en frais d'experts-conseils, de gestion de projet et de retards de réalisation, et cela même dans le cas de projets modestes comportant peu de risques et déjà visés par des dispositions provinciales, territoriales ou municipales sur la protection de l'environnement. Au bout du compte, les municipalités se retrouvent souvent à dépenser du temps et de l'argent afin de construire des infrastructures et de respecter des exigences pour une navigation publique inexistante.

La FCM est consciente de l'importance du réseau de transport maritime canadien et comprend que la LPEN vise à préserver ce réseau essentiel. Ces modifications apportées à la loi garantiront que la loi continuera d'assurer cette protection des eaux navigables, tout en éliminant ou en atténuant les chevauchements, les modalités administratives, les délais de réalisation et les coûts plus élevés qui en résultent pour les contribuables.

Merci d'avoir pris le temps de nous écouter. Nous sommes confiants que votre comité comprend qu'il est nécessaire de mettre en œuvre les modifications à la LPEN dans les plus brefs délais.

Le président : Certains d'entre vous ont déjà comparu devant le comité de la Chambre des communes. Est-ce votre cas, monsieur Marit?

M. Marit : J'ai témoigné en même temps que mon collègue de l'Alberta, Don Johnson.

Le président : Je crois que d'autres parmi vous ont manifestement suivi nos travaux, d'après ce que vous avez dit.

Le sénateur Mitchell : Cet exposé a été excellent et est utile au comité. Je vais commencer par aborder un point qui, pour moi, est le noeud de cette affaire.

Il y a une contradiction qui est inhérente à l'ensemble des témoignages que nous avons entendus. Tout indique que ces modifications à la loi ne changent pas grand-chose qui soit le moins important. Dans les photos de Mme Kenny, on voit

let alone navigate it with a canoe or other vessel. Then we say, if it does not affect anything, why bother doing it. However, if the government is amending it and they are intent on amending it, it must affect something big, but no one can tell us what it is. Therefore, one becomes immediately suspicious. What is happening here?

It is compounded by another element of contradiction, which is that the government must amend the act so they can speed up the process and put infrastructure into place immediately to stimulate the economy. However, the act does not affect large projects being held up at this level of review in any event.

People are suspicious of one fundamental thing. If we skip over something with the Navigable Waters Protection Act, will we miss some important fisheries or environmental assessment process? If the minister says we do not have to worry about this issue under the NWP, does that eliminate the trigger that would require an environmental assessment that would not otherwise be done, or can that EA be done in any event even if the NWP trigger is not ignited?

The Chair: You can all respond to that question. Senator Mitchell has crystallized one of our dilemmas.

Ms. Kenny: That is an excellent question and it goes to the heart of the matter. Piggybacking of permits is what we are faced with in Canada currently through well-meaning legislation that has caused us to grab as much as we can to ensure we are safe. The unintended consequence is that when planning for and designing a project, we are working closely with a range of stakeholders and departments. That process is a complex and arduous affair in many cases. However, what is important is that we end up with an optimal outcome with the best possible way to proceed if the project is required. This process does not undercut the responsibility of us all to protect fisheries habitat. Aspects of the Fisheries Act in place currently would remain. Over the next several years, this committee may hear further ideas on how to improve that particular piece of legislation, but that is not our goal today.

We also have robust environmental assessment requirements in Canada. For example, the pipeline sector has unique overarching pieces of legislation such as the National Energy Board Act that require the equivalent of sustainable development oversight. Their public interest requirements span all environmental issues — safety, social needs and the economy.

One photo I shared showed a small pond beside a culvert. In that particular case, it was an important design aspect that required much negotiation over a long period with parks, fisheries and many others to find the correct approach. An unfortunate

un fossé dans lequel on aurait bien du mal à se mouiller les pieds, à plus forte raison y naviguer, que ce soit avec un canoë ou une autre embarcation. On nous dit donc : si cela n'a aucune incidence, pourquoi se donner la peine de s'en occuper? Cependant, si le gouvernement modifie la loi et est déterminé à l'appliquer, cela doit bien toucher quelque chose d'important, mais personne ne peut nous dire ce que c'est. Par conséquent, on devient immédiatement soupçonneux. Que se passe-t-il donc?

L'affaire est exacerbée par un autre élément de contradiction, à savoir que le gouvernement doit modifier la loi pour accélérer le processus et lancer immédiatement des travaux d'infrastructure pour stimuler l'économie. Cependant, la loi n'a aucune incidence, de toute façon, sur les grands projets qui sont retardés à ce niveau.

D'aucuns ont une crainte fondamentale. Si l'on contourne une procédure en appliquant la Loi sur la protection des eaux navigables, est-ce que nous risquons de passer à côté d'une pêche importante ou d'un processus d'évaluation environnementale? Si le ministre dit que nous n'avons pas de souci à nous faire de ce côté en appliquant la LPEN, cela élimine-t-il une disposition qui déclencherait une évaluation environnementale qui n'aurait pas lieu autrement, ou bien cette évaluation environnementale peut-elle être faite de toute manière même si la disposition de la LPEN censée la déclencher n'est pas appliquée?

Le président : Vous pouvez tous répondre à cette question. Le sénateur Mitchell a bien cristallisé l'un de nos dilemmes.

Mme Kenny : C'est une excellente question qui va au fond des choses. Au Canada, nous sommes actuellement confrontés à une accumulation de permis déclenchée par une législation bien intentionnée qui nous a amenés à déployer beaucoup d'efforts pour garantir de ne rien laisser passer. La conséquence involontaire est que lorsqu'on planifie et que l'on conçoit un projet, nous travaillons en étroite collaboration avec tout un éventail d'intervenants et de ministères. Ce processus est une affaire complexe et ardue dans bien des cas. Cependant, l'important est que nous ayons au bout du compte un résultat optimal et la meilleure manière de procéder si le projet est jugé nécessaire. Ce processus ne nous enlève pas la responsabilité que nous avons tous de protéger l'habitat du poisson. Les dispositions actuelles de la Loi sur les pêches demeurent en vigueur. Au cours des prochaines années, votre comité pourrait entendre de nouvelles idées quant à la manière d'améliorer cette mesure législative, mais tel n'est pas notre objectif aujourd'hui.

Nous avons aussi de solides exigences au Canada en matière d'évaluation environnementale. Par exemple, le secteur des pipelines est régi par des lois particulières et d'application générale comme la Loi sur l'Office national de l'énergie qui impose l'équivalent d'une surveillance relative au développement durable. Les exigences mettant en cause l'intérêt public recouvrent l'ensemble de la problématique environnementale : la sécurité, les besoins sociaux et l'économie.

Sur l'une des photos que j'ai montrées, on voit un petit étang à côté d'un ponceau. Dans ce dossier, une importante caractéristique de la conception a exigé de longues négociations avec les parcs, les pêches et bien d'autres pour trouver la bonne

delay from this relatively innocuous permit for navigable waters, for what clearly is not navigable water, prevented the company from executing the best possible mitigation for fish habitat. The company worked with fisheries officers during construction, but had missed the ideal window and were unclear what to do. Coupled with tricky winter construction, which will reduce risks in terms of habitat, we had confined construction space on the right-of-way with large pipes swinging around on booms putting the on-site workers at risk. We always try to find the best possible way. Specifically, there will not be an undercutting on environmental assessment or on the fundamental objectives of Transport Canada and the need for protection of navigable waters. We will see an evolution toward an effective and pragmatic approach that protects the things that matter most and that encourages collaboration on a risk-based approach.

The Chair: Mr. Miller, do you wish to comment?

Mr. Miller: Yes; there is a simple and categorical answer to your question as it applies to our industry. We have a regulated industry and we do not undertake any activities that are not closely scrutinized by both the regulator and the public. Speaking for our industry, there is no question that environmental assessment will not be reduced or undermined by these changes. As I mentioned, the original NWPA was simple and it was written 100 years ago by people who had more common sense than we have. As we interpret it today, it imposes an obligation on the manager to conduct a full due diligence assessment of everything that comes before the manager, which is incredibly time consuming. If anything, the act, as amended, is a positive step to free up much of the manager's time on issues that, as Ms. Kenny described, we can all agree do not affect navigation in the waters. The amendments allow us to focus attention on the real issues. This step is positive, and there is no way that it will undermine the environment. In the terms of reference, the scope of the legislation is navigation legislation, not environmental legislation. We have to be cautious about overlaying these two issues. There is some discussion about the federal government trying to extricate itself from the assessment business in respect of activities that truly fall under provincial jurisdiction.

We have to respect jurisdictions and trust that people who hold responsibility will do their job properly, while we feel that is not happening to work at those levels. We must not impose a duty or responsibility in one piece of legislation that goes beyond the government's scope and intent resulting in the creation of burden in respect of someone else's jurisdiction. The legislation then causes confusion, uncertainty and planning difficulties for industries such as ours.

approche. Un retard regrettable causé par l'obligation d'obtenir ce permis relativement inoffensif pour des eaux navigables qui n'étaient clairement pas navigables a empêché la compagnie de prendre les meilleures mesures d'atténuation possibles pour l'habitat du poisson. La compagnie a travaillé avec les agents des pêches pendant la construction, mais avait raté le créneau idéal et l'on ne savait plus très bien quoi faire. Comme on était en hiver, saison où les travaux réduisent les risques pour l'habitat, nous avons établi un confinement du chantier sur la voie de passage au moyen de grands tuyaux articulés sur des estacades, faisant courir des risques aux travailleurs sur le chantier. Nous essayons toujours de trouver la meilleure solution possible. Plus particulièrement, on ne prendra aucun raccourci pour ce qui est de l'évaluation environnementale ou des objectifs fondamentaux de Transports Canada et du besoin de protéger les eaux navigables. Nous verrons plutôt une évolution vers une approche efficace et pragmatique qui protège ce qu'il importe le plus de protéger et qui encourage la collaboration dans le cadre d'une approche fondée sur le risque.

Le président : Monsieur Miller, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Miller : Oui. Il y a une réponse simple et catégorique à votre question en ce qui a trait à notre secteur. Nous avons une industrie réglementée et nous n'entreprenons aucune activité qui ne soit pas scrutée à la loupe à la fois par les autorités réglementaires et par le grand public. Il n'y a aucun doute que, dans notre secteur tout au moins, l'évaluation environnementale ne sera nullement amoindrie ou diminuée par ces changements. Comme je l'ai dit, la LPEN était simple à l'origine et elle a été rédigée il y a un siècle par des gens qui avaient plus de bons sens que nous. Selon l'interprétation que nous en donnons aujourd'hui, la loi impose aux gestionnaires l'obligation de faire une évaluation complète et approfondie de tous les dossiers qui aboutissent sur leur pupitre, ce qui est extraordinairement coûteux en temps. Les modifications apportées à la loi représentent à tout le moins une mesure positive permettant de libérer beaucoup de temps en évitant aux gestionnaires d'être accaparés par des dossiers qui, comme Mme Kenny l'a dit et comme nous en convenons tous, ne mettent nullement en cause la navigation dans des voies navigables. Les modifications nous permettent de consacrer notre attention aux vrais problèmes. C'est donc une mesure positive qui ne nuira absolument pas à l'environnement. L'objet de la loi stipule que celle-ci porte sur la navigation, et non pas l'environnement.

Nous devons faire attention de ne pas superposer ces deux dossiers. Des discussions sont en cours car le gouvernement fédéral tente de s'extirper du domaine de l'évaluation relativement à des activités qui relèvent vraiment des compétences provinciales. Nous devons respecter les compétences et avoir confiance que les responsables feront bien leur travail. Nous estimons que ce n'est pas ce qui se passe à ce niveau-là. Nous ne devons pas imposer par une loi une tâche ou une responsabilité allant au-delà de la portée et de l'intention du législateur, entraînant ainsi l'imposition d'un fardeau à quelqu'un d'autre, dans un autre champ de compétence. La loi cause alors de la confusion, de l'incertitude et des difficultés sur le plan de la planification dans des secteurs comme le nôtre.

Mr. Marit: Our concern at the municipal level is the duplication of process and the delays that are created. Under the memorandum of understanding, MOU, that we have with the Department of Fisheries and Oceans and the FCM working group, municipalities work with the Department of Fisheries and Oceans on projects and to protect the environment, whether environmental issues or transportation issues arise. I will give an example of how environment and navigable waters contradict each other in this regard. In Saskatchewan a few years ago, a rural municipality was working on a road project over a tributary of the Great Swan River. The tributary does not flow year round but the Department of Fisheries and Oceans required approval for both navigable waters. The project was delayed for well over one year because under the Navigable Waters Protection Act, the municipalities were required to put in a certain culvert system that would cost over \$400,000. DFO had already approved a culvert project for that municipality to protect the environment, including fish habitat, at a cost of \$125,000. The project was delayed well over one year while waiting for approval under navigable waters. As a result of political intervention, Environment Canada won over Fisheries and Oceans Canada and we protected the environment and saved the municipality in excess of \$200,000. That is the kind of issue that we face in the municipal system. We think we are protecting the environment but navigation is different. Until we define "navigable waterway," we will have ongoing delays, which is the concern in municipal systems. We have federal and provincial program funding delivered in the fiscal year so we have a certain time that we can work on the projects. When we have to wait for approvals and face year-long delays, we lose those funding dollars. It is important to expedite the approval process, but that does not mean we are neglecting environmental issues. We are simply trying to avoid the red tape.

Ms. Kenny: I will make a supplementary comment to reinforce a point raised by Mr. Marit because we face a similar dilemma in the pipeline industry. From a public interest point of view, it is a matter of who is calling the shots among regulators in terms of the best mitigation ways and what the environmental concern is that we are working to address. The example provided by Mr. Marit is similar to the situation that we face with pipelines on a regular basis. As a citizen, I prefer to have a fisheries officer directing the best mitigation rather than a well-meaning transportation navigation officer. We need to recognize that across the public service, we can and do work more and more across departments, but we can end up with unintended consequences when folks who might be less informed on specific environmental concerns are feeling burdened with having to make those choices.

M. Marit : Notre préoccupation au niveau municipal est le dédoublement des processus et les retards qui s'ensuivent. En application du protocole d'entente que nous avons avec le ministère des Pêches et des Océans et le groupe de travail de la FCM, les municipalités travaillent avec le MPO à des projets et pour protéger l'environnement, dès que des questions environnementales ou relatives au transport surgissent. Je vais donner un exemple de contradiction entre l'environnement et les eaux navigables. En Saskatchewan, il y a quelques années, une municipalité rurale travaillait à un projet routier franchissant un affluent de la rivière Great Swan. L'affluent est à sec une partie de l'année, mais le ministère des Pêches et Océans exigeait l'approbation pour les deux voies navigables. Le projet a été retardé pendant beaucoup plus qu'un an parce qu'aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables, les municipalités étaient tenues de mettre en place un réseau de ponceaux qui coûterait plus de 400 000 \$. Le MPO avait déjà approuvé un ponceau dans cette municipalité pour protéger l'environnement, y compris l'habitat du poisson, au coût de 125 000 \$. Le projet a été retardé pendant plus d'un an pendant qu'on attendait l'approbation sous le régime des eaux navigables. À cause de l'intervention politique, Environnement Canada l'a emporté sur Pêches et Océans Canada et nous avons protégé l'environnement et fait économiser plus de 200 000 \$ à la municipalité. Voilà le genre de problèmes auxquels nous sommes confrontés dans le réseau municipal. Nous croyons que nous protégeons l'environnement, mais la navigation, c'est autre chose. Tant que nous ne définirons pas l'expression « eaux navigables », nous aurons continuellement des retards, ce qui cause des inquiétudes dans le système municipal. Nous avons un budget fourni par les programmes fédéraux et provinciaux durant une année financière donnée et nous avons donc un certain temps pour travailler à des projets. Quand il faut attendre l'approbation et subir des retards d'un an, nous perdons cet argent. C'est important d'accélérer le processus d'approbation, mais cela ne veut pas dire que nous négligeons l'environnement. Nous essayons simplement d'éviter la paperasse.

Mme Kenny : Je vais faire une observation supplémentaire pour renforcer un point soulevé par M. Marit. En effet, nous avons un dilemme semblable dans l'industrie des pipelines. Du point de vue de l'intérêt public, la question est de savoir qui a le dernier mot parmi les autorités réglementaires pour ce qui est des meilleures méthodes d'atténuation et la nature même du problème environnemental que nous essayons de surmonter. L'exemple donné par M. Marit est semblable à la situation à laquelle nous sommes régulièrement confrontés dans les pipelines. À titre de citoyenne, je préfère que ce soit un agent des pêches qui ordonne les mesures d'atténuation, plutôt qu'un agent des transports et de la navigation, aussi bien intentionné soit-il. Nous devons reconnaître que dans l'ensemble de la fonction publique, nous pouvons et devons travailler davantage de manière concertée entre les ministères, et nous le faisons d'ailleurs, mais nous pouvons nous retrouver avec des conséquences imprévues quand des gens qui sont peut-être moins informés au sujet des questions environnementales précises ont le fardeau de devoir prendre de telles décisions.

The Chair: Ms. Kenny, as a representative of the pipeline industry, you would rather have the fisheries officer direct best mitigation?

Ms. Kenny: Yes; we are encouraged by what the government's attempts at cross-departmental collaborations through the Major Projects Management Office, for example. We are encouraged by the work of the National Energy Board in collaboration with other departments so that we can ensure the best possible mitigative measures are conducted. However, this kind of situation still arises when one department directs something that might undercut the environmental protection that you are attempting to put in place. Frequently, it happens at a cost that is far higher and takes away the opportunity to do other good works.

The Chair: Mr. Marit, even though these amendments are law, they do not fix the problem of the cross-purpose that you described.

Mr. Marit: The act, as amended, does not fix all the problems but certainly, it moves us in the right direction. It helps. We ask and encourage the committee to implement the amendments as quickly as possible.

Senator Milne: I have questions for all the witnesses, beginning with Mr. Miller. You said that the amendments do not remove the term "substantial interference" from the NWPA. You also said that these amendments will allow the industry to develop a code of best practices. Do you have such a code?

Mr. Miller: Yes.

Senator Milne: Why then are you talking about developing a code in the future?

Mr. Miller: The point is that we develop codes of practice. For stream crossings, we have developed excellent practices. We have come to the point where most of our stream crossings are bored beneath rivers so that there is no more ditching, although that can be necessary for larger waterways. The codes keep the standards high and consistent throughout industries. These amendments give us the certainty and the assurance in our planning such that when we apply the codes of best practice, we will not have to endure a long and uncertain approval process.

We know the outcome of the approval process will be to apply the terms and conditions that are contained in the codes of practices. We have already come forward with those codes. We developed them collaboratively with regulators and they are constantly under review and approved from time to time.

Senator Milne: This question applies to Dr. Kenny as well. For many years, my husband* was in charge of obtaining all the environmental approvals for pipelines across Canada and their projects into the United States. I am well aware of the process. The companies dealt mainly with the National Energy Board.

Le président : Madame Kenny, à titre de représentante du secteur des pipelines, vous préféreriez que ce soit l'agent des pêches qui ordonne les mesures d'atténuation?

Mme Kenny : Oui. Nous sommes encouragés, par exemple, par les tentatives du gouvernement de renforcer la collaboration entre ministères au moyen du Bureau de gestion de grands projets. Nous sommes encouragés par le travail de l'Office national de l'énergie en collaboration avec d'autres ministères pour s'assurer que les meilleures mesures d'atténuation soient prises. Cependant, de telles situations continuent de surgir quand un ministère ordonne des mesures qui peuvent nuire à la protection environnementale qu'on essaie de mettre en place. Souvent, cela entraîne un coût beaucoup plus élevé et enlève la possibilité de faire par ailleurs d'autres interventions efficaces.

Le président : Monsieur Marit, même si ces modifications sont maintenant inscrites dans la loi, elles ne règlent pas le problème des interventions contradictoires que vous avez décrit.

M. Marit : La loi modifiée ne règle pas tous les problèmes, mais chose certaine, c'est un pas dans la bonne direction. Cela aide. Nous exhortons et encourageons le comité à mettre en œuvre les modifications dans les plus brefs délais.

Le sénateur Milne : J'ai des questions à poser à tous les témoins, à commencer par M. Miller. Vous avez dit que les modifications à la loi ne suppriment pas l'expression « gêner sérieusement la navigation » dans la LPEN. Vous avez dit également que ces modifications permettront à l'industrie d'élaborer un code de pratiques exemplaires. Avez-vous un tel code?

M. Miller : Oui.

Le sénateur Milne : Alors pourquoi parlez-vous d'élaborer un code à l'avenir?

M. Miller : En fait, nous élaborons des codes d'usage. Pour les franchissements de ruisseaux, nous avons mis au point d'excellentes pratiques. Nous en sommes au point où la plupart de nos franchissements de ruisseaux se font par forage sous les cours d'eau, de sorte qu'il n'y a plus creusement de fossés, quoique cela puisse être nécessaire pour les voies navigables plus importantes. Les codes énoncent des normes rigoureuses et uniformes dans l'ensemble de l'industrie. Ces modifications nous donnent la certitude et l'assurance que, quand nous planifions et appliquons nos codes, nous n'aurons pas à subir un long processus d'approbation à l'issue incertaine.

Nous savons que l'aboutissement du processus sera de mettre en application les modalités qui sont énoncées dans les codes d'usage. Nous avons déjà établi ces codes. Nous les avons élaborés en collaboration avec les autorités réglementaires et ils sont constamment réexaminés et approuvés de temps à autre.

Le sénateur Milne : Ma question suivante s'adresse aussi à Mme Kenny. Pendant de nombreuses années, mon mari était chargé d'obtenir toutes les approbations environnementales pour les pipelines partout au Canada et même les projets des compagnies aux États-Unis. Je connais donc très bien le dossier.

Once they completed that process, they did not have to go to navigable waters and they did not have to go through all the other procedures.

Mr. Miller: We prefer a one-window approach. I think you have heard that all of government is moving towards that approach as well.

Senator Milne: However, it has already been in place for years for major projects.

Mr. Miller: Yes; what we are talking about here now is no diminution of that approach at all. The standard will still be high. All we are talking about is process. When we have all that process in place and the rules are clear, acceptable, satisfactory and sufficient, do we still have to go through a process? The evidence that I have read indicates that sometimes the delays are six months or a year because when a regulator is presented with a decision, the regulator cannot book a helicopter for \$10,000, run out and look at this site. We heard about coordination with provinces to achieve efficiencies by inspecting a number at once. That approach results in delays that are burdensome for industry. It impairs planning and the economics.

We are saying that when we have recognition of these codes of practice, we will have the assurance in the planning cycle that we can schedule equipment and work to be completed. Most of our work is undertaken in the wintertime and there is only a six- to eight-week window when work can be done. Over and over again we run into these delays that shorten the window and give us a suboptimum work program and schedule when we would prefer to plan and schedule it better. The codes of practice will give us the assurance that we do not have to go through a long approval process that is hampered by such things as schedule, resources and logistics.

Senator Milne: The definition of navigable waters is anything that will float a vessel. If the Mackenzie Valley pipeline goes ahead, you will construct there in the winter. These rivers and lakes that run into the Mackenzie River are basically the highways in the north in the winter. The only way to get around is with a snowmobile. The waterways are still navigable waterways for the local population to get around.

Mr. Miller: Absolutely; we recognize and respect that use and have been working on that basis for decades. There is not an issue there. I can debate you as a lawyer about vessels and definitions. I think that debate is not what the act was intended to deal with. I can give you the assurance that we recognize that use and we deal with it. It has not been an issue in the past.

I keep talking about common sense. There is no navigation on a frozen river stream in the middle of winter. There is transportation. The question is, is that transportation what the act was intended to deal with? Is it intended to deal with

Les compagnies traitaient principalement avec l'Office national de l'énergie. Après avoir complété ce processus, elles n'avaient pas besoin de s'adresser aux responsables des eaux navigables et de passer par toutes les autres procédures.

M. Miller : Nous préférons un guichet unique. Je pense que vous n'ignorez pas que l'ensemble du gouvernement se dirige également vers cette approche.

Le sénateur Milne : Mais elle est déjà en place depuis des années pour les grands projets.

M. Miller : Oui. Ce dont il est question ici ne diminuera nullement cette approche. Les normes demeureront élevées. Nous parlons uniquement du processus. Quand nous aurons mis en place l'ensemble de ce processus et que les règles seront claires, acceptables, satisfaisantes et suffisantes, devrons-nous encore passer par un processus? D'après ce que j'ai lu, les retards atteignent parfois six mois ou un an parce que quand le responsable de la réglementation est saisi d'une décision, il ne peut pas sauter dans un hélicoptère au coût de 10 000 \$ pour aller voir immédiatement sur place. Nous avons entendu dire qu'on voulait coordonner le tout avec les provinces pour réaliser des gains d'efficacité en inspectant une seule fois chaque chantier. Cette approche entraîne des retards qui sont lourds pour l'industrie. Cela nuit à la planification et coûte cher.

Nous disons que lorsqu'on reconnaîtra que nous avons en place ces codes d'usage, nous aurons l'assurance que, dans notre cycle de planification, nous pourrions fixer nos échéanciers pour l'équipement et les travaux à compléter. La plupart de nos chantiers sont en hiver et les travaux peuvent se faire seulement dans un étroit créneau de six à huit semaines. Nous butons constamment sur ces retards qui raccourcissent le créneau et nous laissent un calendrier moins qu'optimal, alors que nous préférierions planifier plus soigneusement nos travaux. Les codes d'usage nous donneront l'assurance que nous n'aurons pas à passer par un long processus d'approbation qui bouleverse le calendrier, les ressources et la logistique.

Le sénateur Milne : La définition d'eaux navigables englobe tout plan d'eau sur lequel peut flotter une embarcation quelconque. Si le pipeline de la vallée du Mackenzie a le feu vert, vous ferez les travaux là-bas en hiver. Les rivières et les lacs qui se jettent dans le fleuve Mackenzie sont essentiellement le réseau routier du Nord durant l'hiver. La motoneige est alors le seul moyen de se déplacer. Les cours d'eau sont donc encore des voies navigables permettant à la population locale de se déplacer.

M. Miller : Absolument; nous reconnaissons et respectons cet usage et nous travaillons sur cette base depuis des décennies. Cela ne pose pas de problème. Je peux coiffer mon chapeau d'avocat et argumenter avec vous au sujet des embarcations et des définitions. Je pense qu'un tel débat ne correspond pas à l'intention de la loi. Je peux vous donner l'assurance que nous reconnaissons cette utilisation des cours d'eau et que nous en prenons acte. Cela n'a pas posé de problème dans le passé.

J'en reviens toujours au bon sens. Il n'y a pas de navigation sur un ruisseau gelé en plein hiver. C'est par contre un moyen de transport. La question est de savoir si la loi est censée régir ce transport. Est-elle censée s'appliquer aux motoneiges? Voilà la

snowmobiles? This issue is the real issue here. An act that was written a hundred years ago did not contemplate snowmobiles. It contemplated dogsleds and transportation — so, yes, it dealt with that use.

However, we need to build into our legislation the flexibility to deal with this kind of change. We believe the discretion provided in these amendments gives the minister that flexibility.

Senator Milne: You think the amendments do?

Mr. Miller: Yes.

Senator Milne: Mr. Marit, I am sympathetic about the length of time required for approvals, which may mean you miss your funding window because it may die at the end of the year and that is the end of the project. You do not have the money any longer to go ahead with it.

In the written brief you have provided us, you talk about the 2008 NWPA review from the Federation of Canadian Municipalities. You make three recommendations, but it seems to me all three have been addressed by these amendments. The recommendations are on page 3 and 4 of the brief. Your concerns in that way have been met, but you then carry on to note that there are also amendments that give the minister broad and relatively arbitrary powers to amend or cancel approvals for projects at any time. You still have concerns about that arbitrary power given to the minister. We have noted the new amendments give power to the minister without any parliamentary purview or oversight whatsoever, because the minister can amend or cancel without coming before the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Mr. Marit: That power is new and huge concern to us. Regarding the number one recommendation on page 3 of our submission about the definition, we do not think the definition has gone far enough yet. Our submission to the Transport Committee was a lot stronger, clearer and more defined than the definition here. We had some concerns on that definition.

You are right; we have concerns about ministerial interference, which could take a project away for reasons beyond anyone's control.

Senator Banks: Thank you for your excellent presentations. Mr. Miller, you talked about common sense. We would all love to be dealing with common sense but we are not; we are dealing with government and the law. Common sense and government and the law are sometimes mutually exclusive terms, as I am sure you know from previous practice.

It is important for us all to understand what we are dealing with here. We are dealing with an act that has nothing to do with the environment — nothing. We may deal with the environment in another context in a different situation at another time. This

vraie question. La loi a été rédigée il y a un siècle et le législateur ne songeait donc pas aux motoneiges, mais plutôt aux traîneaux à chiens comme mode de transport — on peut donc dire que oui, la loi s'appliquait à cette utilisation.

Cependant, nous devons inscrire dans notre loi la souplesse voulue pour tenir compte de ce changement. Nous croyons que le pouvoir discrétionnaire prévu dans les modifications proposées donne cette souplesse au ministre.

Le sénateur Milne : Vous pensez que les modifications donnent la souplesse voulue?

M. Miller : Oui.

Le sénateur Milne : Monsieur Marit, je comprends le problème que peut vous poser le temps nécessaire pour obtenir l'approbation; cela peut vous faire rater votre créneau de financement, qui vient à échéance à la fin de l'année, ce qui tue dans l'oeuf le projet. Vous n'avez plus de budget pour le mener à bien.

Dans le mémoire écrit que vous nous avez remis, vous évoquez l'examen de la LPEN effectué en 2008 par la Fédération canadienne des municipalités. Vous faites trois recommandations, mais il me semble que toutes les trois ont été rendues caduques par ces modifications à la loi. Les recommandations figurent aux pages 3 et 4 du mémoire. Ainsi, vos préoccupations ont été aplanies, mais vous ajoutez ensuite que d'autres modifications accordent au ministre le pouvoir important et plutôt arbitraire de modifier ou d'annuler des approbations de projet en tout temps. Vous demeurez préoccupés par ce pouvoir arbitraire conféré au ministre. Nous avons remarqué que les modifications à la loi donnent au ministre le pouvoir d'agir sans aucun contrôle parlementaire ni la moindre surveillance, puisque le ministre peut modifier ou annuler sans avoir à se présenter devant le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

M. Marit : Ce pouvoir est nouveau et nous inquiète énormément. Au sujet de la première recommandation qui figure à la page 3 de notre mémoire, à propos de la définition, nous croyons qu'on n'est pas encore allé assez loin. Dans notre mémoire au Comité des transports, nous proposons une définition beaucoup plus ferme, plus claire, plus précise que la définition actuelle. Nous avons des réserves au sujet de cette définition.

Vous avez raison, nous craignons une possible ingérence du ministre, qui pourrait supprimer un projet pour des raisons qui échappent à tous les intéressés.

Le sénateur Banks : Merci pour vos excellents exposés. Monsieur Miller, vous avez parlé de bon sens. Nous adorerions tous nous occuper de bon sens, mais ce n'est pas le cas; nous nous occupons plutôt du gouvernement et de la loi. Le bon sens et le gouvernement et la loi sont parfois mutuellement exclusifs, comme vous l'avez certainement appris par expérience.

Il est important que nous comprenions tous de quoi il s'agit en l'occurrence. Nous avons affaire à une loi qui n'a rien à voir avec l'environnement — absolument rien. Nous nous occuperons peut-être d'environnement dans un autre contexte, dans une situation

legislation has to do with navigability and nothing else. It would be nice if there was one-stop shopping. If I were a developer, an operator or a municipality, I would want one-stop shopping, but there are constraints against that, which I want to ask you about.

The Chair: Senator Banks, as you say, the amendments deal with navigation, but also these basic rights that appear almost as part of our Constitution, as was pointed out to us on Tuesday night.

Senator Banks: You are right. We heard interesting comments on Tuesday about that question from people who have been using those waterways and thinking about them differently in ways that we are incapable of thinking.

Mr. Miller, you talked about, and we have all talked about, the overlap and the redundancy. Do you think that navigability or navigation in the constitutional division of powers exists anywhere in the provinces? The environment exists; it is a shared jurisdiction in the Constitution. Does navigability enter into any of the purviews of the provinces under the Constitution? That is a cogent question to what we are dealing with here. You talked about letting the provinces regulate navigation. Does that regulation, in your view, fall within the purview of the provinces constitutionally?

Mr. Miller: No, I believe navigation falls under federal power. Navigation has to do with safety and access, but, as you say, not with all the other ancillary environmental issues.

Senator Banks: We are dealing with that fact. We are dealing with questions of navigability that constitutionally fall within the purview of the federal government alone. We are dealing with questions of navigability and not matters of the environment. It would be nice if we could do that, but we cannot unless the Constitution changes or we find a way around that issue.

Mr. Marit, you talked about the necessity to obtain approval in your presentation. Correct me if I am wrong, but my understanding is that the requirement for municipalities, developers or pipelines to comply with the provisions of the act regarding obstruction of navigation have not changed in the amendments before us. What has changed is whether you need an approval in advance. Is that the only thing that has changed in the amendments to the act?

Mr. Marit: You are correct. There has been no change on the obstruction side, which is what we wanted. If you talk to any jurisdiction in this country with regard to municipalities, we have to perform our due diligence. We are dealing with an old act where the modes of transportation depended on water when the act was written. Our total mode of transportation has changed and the act must be changed.

différente, à un autre moment. Cette loi-ci traite de la navigabilité et de rien d'autre. Ce serait bien s'il y avait un guichet unique. Si j'étais un promoteur, un exploitant ou un responsable municipal, je voudrais m'adresser à un guichet unique, mais il y a des contraintes qui empêchent cela et c'est là-dessus que je veux vous interroger.

Le président : Sénateur Banks, comme vous le dites, les modifications traitent de navigation, mais aussi de droits fondamentaux qui semblent quasiment inscrits dans notre Constitution, comme on nous l'a fait remarquer mardi soir.

Le sénateur Banks : Vous avez raison. Nous avons entendu mardi des témoignages intéressants sur cette question de la part de gens qui utilisent ces voies navigables et qui les envisagent différemment, d'une manière que nous sommes incapables d'imaginer.

Monsieur Miller, vous avez évoqué, comme nous l'avons tous fait, les chevauchements et redondances. Selon vous, les provinces ont-elles des pouvoirs quelconques dans le domaine de la navigabilité ou de la navigation, d'après le partage constitutionnel des pouvoirs? C'est le cas de l'environnement; c'est une compétence partagée dans la Constitution. La navigabilité relève-t-elle d'une manière ou d'une autre des compétences des provinces, d'après la Constitution? C'est une question pertinente à notre discussion. Vous avez évoqué l'idée de laisser les provinces réglementer la navigation. À votre avis, cette réglementation est-elle du ressort des provinces, constitutionnellement?

M. Miller : Non, je crois que la navigation relève des compétences fédérales. La navigation met en jeu la sécurité et l'accès, mais comme vous le dites, ne met pas en cause toutes les autres questions environnementales connexes.

Le sénateur Banks : Nous avons donc cela au départ. Nous examinons des questions de navigabilité qui, constitutionnellement, relèvent du gouvernement fédéral seulement. Nous traitons de questions de navigabilité et non pas d'environnement. Ce serait bien si nous pouvions le faire, mais nous ne le pouvons pas, à moins que l'on change la Constitution ou que l'on trouve une manière de contourner ce problème.

Monsieur Marit, vous avez dit qu'il était nécessaire d'obtenir l'approbation. Vous me reprendrez si je me trompe, mais je croyais que les modifications à la loi dont nous sommes saisis n'avaient rien changé à l'exigence pour les municipalités, les promoteurs ou les compagnies de pipelines de respecter les dispositions de la loi en ce qui concerne l'obstruction de la navigation. Ce qui a changé, c'est la nécessité d'obtenir une approbation à l'avance. Est-ce le seul changement apporté par les modifications à la loi?

M. Marit : Vous avez raison. Il n'y a eu aucun changement quant à l'obstruction, et c'est ce que nous voulions. Vous pouvez vous adresser à n'importe quel responsable municipal au Canada et vous verrez que nous devons nous acquitter de la diligence requise. Nous avons affaire à une vieille loi qui date d'une époque où les voies navigables étaient un mode de transport vital. Aujourd'hui, nos modes de transport ont complètement changé et il faut changer la loi.

Senator Banks: Do you understand that the act talks not only about commerce, but also recreation?

Mr. Marit: That is exactly right. We can address projects dealing with recreation. The issue municipalities have is the definition of a navigable waterway.

Senator Banks: Let us talk about that definition. Ms. Kenny has shown us a picture. However, do we all agree and understand that there are streams that are sometimes navigable and sometimes not? A navigable stream in the view of a paddler can be navigable for 10 days of the year and not the other 355 under the act.

Mr. Marit: The FCM has raised that concern to the Commons Transportation Committee about the definition of a navigable waterway. The amendments move us in that direction, but they have not gone far enough.

Senator Banks: Mr. Marit, you talked about navigable water being anything from a four-foot deep stream. We have heard from concerned parties that it can be a four-inch deep stream. What do you think of that definition?

Mr. Marit: That is our concern. That is the current definition.

We want to change the definition so that it is a water body that supports a draft of one metre on a vessel and it runs for more than three months per year. We have many systems in rural Canada where the only water that runs is what we call "spring run-off," yet it is still under the purview of navigable waters.

Senator Banks: Yes, there are many water bodies like that.

Mr. Marit: We have no problem with that water body being under Fisheries and Oceans Canada because it may be fish habitat.

I can provide absurd examples — to use the right phrase — in this country that municipalities have had to deal with. The Saskatchewan provincial ministry of highways had to appease navigable waters people by installing a toll phone so if someone was coming down this water body and needed to cross the highway, they would phone the ministry of transportation who would come out to shut down traffic to permit the person to portage across the highway to the creek on the other side. This stream does not run all year; they have proven it over many years. It does not run for more than three months. That is the absurdity of the act.

Ms. Kenny: The minister would have authority to designate classes of works and classes of navigable waters with some of these changes. I concur with the points made by Mr. Marit but I would add that we are at a stage now where we have an opportunity to look ahead at more sensible approaches. We have the opportunity to work collaboratively with the department and other stakeholders to understand these classes of works and to

Le sénateur Banks : Comprenez-vous que la loi traite non seulement de commerce, mais aussi de loisirs?

M. Marit : Absolument. Nous pouvons mener à bien des projets qui ont à voir avec les loisirs. Le problème des municipalités, c'est la définition de voie navigable.

Le sénateur Banks : Parlons-en, de cette définition. Mme Kenny nous a montré une photo. Cependant, sommes-nous tous d'accord pour dire qu'il y a des ruisseaux qui sont parfois navigables et parfois non? Du point de vue d'un payeur, un ruisseau peut être navigable 10 jours par année et n'être pas navigable pendant les autres 355 jours, en vertu de la loi.

M. Marit : La FCM a soulevé cette préoccupation devant le Comité des transports des Communes au sujet de la définition de voie navigable. Les modifications apportées nous font faire un bout de chemin, mais ne vont pas assez loin.

Le sénateur Banks : Monsieur Marit, vous avez dit qu'une voie navigable peut être n'importe quoi, à partir d'un ruisseau de quatre pieds de profondeur. Nous avons entendu des témoins nous dire que cela peut même être un ruisseau de quatre pouces de profondeur. Que pensez-vous de cette définition?

M. Marit : C'est ce qui nous préoccupe. C'est la définition actuelle.

Nous voulons changer la définition pour que cela devienne un plan d'eau où peut naviguer une embarcation ayant un tirant d'eau d'un mètre et qui coule pendant plus de trois mois par année. Au Canada rural, on trouve beaucoup de bassins hydrographiques où la seule eau qui coule est ce que l'on appelle l'écoulement printanier, mais même ces cours d'eau sont visés par la Loi sur les eaux navigables.

Le sénateur Banks : Oui, on trouve beaucoup de cours d'eau de ce genre.

M. Marit : Nous n'avons aucune objection à ce que ce plan d'eau soit régi par Pêches et Océans Canada, parce qu'il peut être un habitat du poisson.

Je peux vous donner des exemples absurdes — c'est le mot juste — des cas réels qui ont posé des problèmes dans des municipalités au Canada. Le ministère provincial de la Voirie de Saskatchewan, devant l'insistance des défenseurs des voies navigables, a dû faire une concession et installer un téléphone public pour permettre à quelqu'un qui descend un cours d'eau en payant et qui veut traverser la grand-route de téléphoner au ministère des Transports, lequel enverrait quelqu'un arrêter la circulation pour permettre à cette personne de porter son embarcation à travers la route. Ce ruisseau ne coule pas toute l'année; cela a été prouvé sur de nombreuses années. Il ne coule pas plus de trois mois par an. Voilà l'absurdité de la loi.

Mme Kenny : Le ministre aurait le pouvoir de désigner des catégories d'ouvrages et de voies navigables, grâce à certaines de ces modifications. Je suis d'accord avec les observations de M. Marit, mais j'ajouterais que nous en sommes maintenant au point où nous avons la possibilité d'envisager des approches plus raisonnables. Nous pouvons travailler en collaboration avec le ministère et d'autres intervenants pour comprendre ces catégories

ensure fundamental objectives of public interest can be met in a way that is sensible, smart and effective. None of us benefit from having Department of Transport staff chasing things that are of little or no consequence. The risks inherent to any number of sectors and works necessary for Canadians are profound.

I would reinforce the risk-based approach and smart use of necessary permits. On Senator Milne's point, sectors such as pipelines have oversight by the National Energy Board. Beyond the NEB requirements are permits required in other pieces of federal and provincial legislation. We need to do a better job of understanding how those pieces fit together, and ensure that fish, navigable rights and use of land-base water quality are all protected in the best possible way.

My main submission today is that extraneous permits under the Navigable Waters Protection Act provide no assurance to Canadians that those primary interests are met. They simply distract us. We are pleased with these changes.

Senator Banks: As the chair mentioned, the question whether something is of little or no consequence depends on one's point of view.

Ms. Kenny: Yes; working collaboratively with people using these waterways is important. Clearly, for a winter construction project that leaves no residual impact on the ability to use that waterway, we would be hard-pressed to argue that even a canoeist should be concerned about that use.

Senator Banks: As the chair has said, we heard interesting testimony from Aboriginal people about that issue, to which I commend your attention.

I close by saying to Mr. Miller that my concern about the incorporation of materials by reference and the questions you raised was not that the government would lose control over those things; my concern is that Parliament would lose control over those things, which is a different matter.

Mr. Miller: Yes.

Senator Adams: Thank you for appearing. Living in Nunavut, sometimes our rivers are not running yet. Communities may have snowbanks running down the road but the rivers are not running yet.

One year there were 600 applications for permits. If the bill passes, there are another 2,500 applications for permits. Mr. Miller, how long does an application for a permit usually take? How long does it take to receive approval and complete the work? Sometimes, you have to move equipment.

Mr. Miller: My experience is that for issues that are not controversial for other reasons, the department is efficient in dealing with applications and we have the permit within a couple of days. There is the application of common sense, good science

d'ouvrages et pour nous assurer que l'on atteigne les objectifs fondamentaux de l'intérêt public d'une manière à la fois raisonnable, intelligente et efficace. Personne n'est avantagé si les employés du ministère des Transports doivent s'occuper de dossiers d'importance négligeable. Les risques inhérents à beaucoup de secteurs et d'ouvrages qui sont nécessaires pour les Canadiens sont grands.

Je renforcerais l'approche fondée sur les risques et l'utilisation intelligente de permis obligatoires. Pour revenir à ce que disait le sénateur Milne, des secteurs comme celui des pipelines sont supervisés par l'Office national de l'énergie. Outre les exigences de l'ONE, il y a des permis exigés par d'autres lois fédérales et provinciales. Nous devons mieux comprendre comment tous ces éléments cadrent ensemble et nous assurer que le poisson, les voies navigables et la qualité de l'eau soient tous protégés le mieux possible.

Mon principal argument aujourd'hui est que des permis superflus exigés par la Loi sur la protection des eaux navigables ne donnent aux Canadiens aucune assurance que ces intérêts fondamentaux sont respectés. C'est simplement pour nous une source de distraction. Nous sommes heureux des changements apportés.

Le sénateur Banks : Comme le président l'a fait observer, quand on dit qu'une affaire est d'importance négligeable, tout dépend du point de vue.

Mme Kenny : Oui; il est important de travailler en collaboration avec les gens qui utilisent ces voies navigables. Une chose est sûre : dans le cas d'un chantier de construction en hiver qui n'a aucune incidence résiduelle sur la capacité d'utiliser une voie navigable, il serait difficile de soutenir que même un canoteur aurait des raisons de s'en inquiéter.

Le sénateur Banks : Comme le président l'a dit, nous avons entendu sur cette question des témoignages intéressants de la part d'Autochtones, sur lesquels j'attire votre attention.

En terminant, je dis à M. Miller que ce qui me préoccupe au sujet de l'incorporation par renvoi et des questions que vous avez soulevées, ce n'est pas que le gouvernement perdrait le contrôle sur tout cela; je crains plutôt que ces dossiers échappent au contrôle du Parlement, ce qui est différent.

M. Miller : Oui.

Le sénateur Adams : Merci d'être venus témoigner. J'habite au Nunavut, et nos rivières ne coulent pas encore. Il y a peut-être des bancs de neige le long des routes, mais les rivières ne coulent pas encore.

Une année, il y a eu 600 demandes de permis. Si le projet de loi est adopté, il y aura encore 2 500 demandes de permis. Monsieur Miller, combien de temps faut-il habituellement pour obtenir un permis? Combien de temps faut-il pour recevoir l'approbation et terminer les travaux? Parfois, il faut déplacer du matériel.

M. Miller : D'après mon expérience, dans des dossiers qui ne sont pas controversés pour d'autres raisons, le ministère traite les demandes de manière efficace et nous obtenons le permis en quelques jours. On fait jouer le bon sens, les connaissances

and good experience. Many of these permits fall within the classes we are talking about creating. Ms. Kenny discussed shoring up an existing bridge to make it stronger to take heavy equipment across. We can have a 24-hour turn around on that permit because everyone recognizes it is not an issue for navigable waters.

When other issues arise about the environment or rights, it can take a long, protracted time. I read examples in the transcript that took as long as six months to one year. That time is troublesome because we work with schedules. However, for the majority of the work, which is routine, turn around time for a permit can be quick unless encumbrances arise with other issues.

Senator Adams: Right now in Nunavut, they have two bridges to operate. One bridge has surface rights under the Nunavut Water Board. There is also the Yukon Water Board in the Northwest Territories, although it is a little different. Bill C-6, the Mackenzie Valley Resource Management Act, which came before the Senate Energy Committee, was passed a long time ago.

Before an application is made, we have approval from the Nunavut Water Board. Is it necessary still to apply for a permit? How does that work? I know that it takes from 60 days to 70 days to receive the ministry's answer to the NWB's applications. In the NWT and Nunavut, people go to their respective water board first. What should happen before approval of the application permit? Should people go to the ministry first or to the respective water board first?

Mr. Miller: Water board applications involve many more interests and stakeholders and are, therefore, much more thorough applications. An application under the Navigable Waters Protection Act could be much more streamlined and independent of that process. The applications could be made in parallel.

There is no question that the water boards serve a different function in that they respond to a broader set of concerns and needs.

Senator Adams: Where I live between Baker Lake and Rankin Inlet, we have many snowmobiles and related equipment travelling across the lakes and rivers. In the wintertime, would navigable waters be checked for permits or does that happen only when the water is running? I wonder how this bill, as passed, will affect things.

Mr. Miller: I have not seen the class of exempted winter works in the order. We want to see that exemption as well, just as you want to see federally regulated activities included as well. I hope that will come with development.

The NWPA deals with access of transport and safety. When we are at a construction site, we have to cross the obstruction that we create to install a pipeline, for instance. Access is accounted for,

scientifiques et l'expérience. Beaucoup de ces permis sont dans les catégories qu'on envisage de créer. Mme Kenny a évoqué un pont existant qu'on voulait renforcer pour y transporter du matériel lourd. On peut obtenir un tel permis en 24 heures parce que chacun reconnaît que cela ne met pas en cause les voies navigables.

Par contre, si des questions se posent au sujet de l'environnement ou des droits acquis, cela peut prendre énormément de temps. J'ai lu dans le compte rendu des exemples qu'on donnait de dossiers où il a fallu six mois ou même un an. Ces délais nous causent des difficultés parce que nous devons respecter un calendrier serré. Cependant, pour la majorité des travaux courants, on peut obtenir un permis rapidement, à moins qu'on ne bute sur d'autres difficultés.

Le sénateur Adams : Actuellement, au Nunavut, il y a deux ponts. L'un des ponts met en cause les droits de surface régis par l'Office des eaux du Nunavut. Il y a aussi l'Office des eaux du Yukon dans les Territoires du Nord-Ouest, mais c'est un peu différent. Le projet de loi C-6, Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie, qui a été étudié par le Comité sénatorial de l'énergie, a été adopté il y a longtemps.

Avant qu'une demande ne soit présentée, nous obtenons l'approbation de l'Office des eaux du Nunavut. Est-il encore nécessaire de demander un permis? Comment cela fonctionne-t-il? Je sais qu'il faut de 60 à 70 jours pour recevoir la réponse du ministre aux demandes présentées par l'office des eaux. Dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, les gens doivent d'abord s'adresser à leur office respectif. Que faut-il faire avant de présenter une demande de permis? Faut-il s'adresser d'abord au ministère ou bien à l'office des eaux?

M. Miller : Les demandes présentées aux offices des eaux mettent en cause beaucoup plus d'intérêts et d'intervenants et donnent donc lieu à un examen beaucoup plus approfondi. Une demande présentée en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables est beaucoup plus simple et c'est un processus indépendant. Les deux demandes peuvent se faire parallèlement.

Il n'y a aucun doute que les offices des eaux ont une fonction différente en ce sens qu'ils répondent à un éventail beaucoup plus vaste de préoccupations et de besoins.

Le sénateur Adams : Là où j'habite, entre Baker Lake et Rankin Inlet, nous avons beaucoup de motoneiges et autre équipement qui traversent les lacs et les rivières. En hiver, faudrait-il obtenir des permis relativement aux eaux navigables, ou bien cela s'applique-t-il seulement quand l'eau coule? Je me demande quelle sera l'incidence de ce projet de loi, tel qu'il a été adopté.

M. Miller : Je n'ai pas vu le décret sur les ouvrages d'hiver exemptés. Nous voulons prendre connaissance de cette exemption également, tout comme vous voulez que les activités de réglementation fédérale soient incluses. J'espère que cela viendra.

La LPEN traite de l'accès pour le transport et de la sécurité. Quand on est sur un chantier, nous devons permettre le passage si nous obstruons un cours d'eau pour installer un pipeline, par

and we are respectful of those traditional uses. We recognize the paths that are on a lake when we know that it has been used as a transport route. I do not think there is any concern there.

Senator Adams: I have another short question. We deal mostly with the Department of Indian and Northern Affairs for anything that needs a permit. Will applications for permits go through Transport Canada now that Bill C-10 has passed?

Ms. Kenny: This change in the legislation will not affect any of those channels. I reinforce the point that in planning any large-scale project, in addition to the specific steps in regulation, there is extensive consultation with local communities to address concerns and interests that would occur if the project were to proceed, either during construction or through the life of the project. This issue of mobility on the landscape through frozen weather is paramount in the minds of developers and is dealt with in a number of different ways.

Senator Brown: It is nice to hear that the NWPA was simplified and streamlined, and, in particular, it was nice to hear Mr. Miller's comments about common sense.

Mr. Marit, you are the President of Saskatchewan Association of Rural Municipalities.

Mr. Marit: Yes.

Senator Brown: Do you have development officers in all municipalities?

Mr. Marit: No, not in all of them.

Senator Brown: Are there offices in most municipalities?

Mr. Marit: Yes.

Senator Brown: Do you have improvement districts that would have less regulation? Alberta has improvement districts and municipalities.

Mr. Marit: No, but watershed authorities have taken off in our province. They look after the environment side.

Senator Brown: You have control over both environment and navigable waters?

Mr. Marit: Yes.

Senator Brown: I do not know about every province in Canada, but I have dealt with Manitoba, where development officers control these things. Your comments that this act is better than it was before are encouraging because if we continue to create more and more restrictive legislation at the federal level, there is a danger of creating bureaucracies that grow into monsters, both in terms of size and costs. Most everything at some time comes down to an on-site decision at the municipal level. I encourage everything you do in respect of continuing your work with

exemple. L'accès est prévu et nous respectons ces usages traditionnels. Nous tenons compte des voies navigables sur un lac quand nous savons que celui-ci est utilisé comme mode de transport. Je ne crois pas qu'il y ait d'inquiétude à cet égard.

Le sénateur Adams : J'ai une autre brève question. Nous traitons surtout avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien pour tout ce qui exige un permis. Faudra-t-il désormais demander des permis à Transports Canada, maintenant que le projet de loi C-10 a été adopté?

Mme Kenny : Ce changement à la loi ne touchera aucun de ces mécanismes. J'insiste sur le fait qu'en planifiant tout projet de grande envergure, en plus des mesures précises exigées par règlement, on fait une vaste consultation des collectivités locales pour répondre aux préoccupations et aux intérêts susceptibles d'être touchés par la mise en chantier du projet, que ce soit pendant la construction ou durant la vie utile de l'ouvrage. Cette question de la mobilité des populations locales dans le paysage gelé est cruciale dans l'esprit des promoteurs et l'on en tient compte de diverses manières.

Le sénateur Brown : C'est bien de savoir que la LPEN a été simplifiée et rationalisée, et c'est particulièrement intéressant d'entendre les observations de M. Miller au sujet du bon sens.

Monsieur Marit, vous êtes président de l'Association des municipalités rurales de Saskatchewan.

M. Marit : Oui.

Le sénateur Brown : Avez-vous des agents de développement dans toutes les municipalités?

M. Marit : Non, pas dans toutes.

Le sénateur Brown : Y a-t-il des bureaux dans la plupart des municipalités?

M. Marit : Oui.

Le sénateur Brown : Avez-vous des districts d'amélioration qui seraient moins réglementés? En Alberta, il y a des districts et des municipalités d'amélioration.

M. Marit : Non, mais des administrations chargées de l'aménagement des bassins hydrographiques ont été implantées dans notre province. Elles s'occupent de l'aspect environnemental.

Le sénateur Brown : Vous vous occupez à la fois de l'environnement et des eaux navigables?

M. Marit : Oui.

Le sénateur Brown : Je ne sais pas ce qu'il en est dans toutes les provinces du Canada, mais je sais qu'au Manitoba, des agents d'aménagement s'occupent de cela. Je trouve encourageant de vous entendre dire que cette loi est meilleure qu'auparavant, parce que si nous continuons de créer au niveau fédéral des lois de plus en plus contraignantes, le danger est de créer des bureaucraties qui deviennent monstrueuses sur le plan de la taille et des coûts. Dans presque tous les dossiers, il faut à un moment donné qu'une décision soit prise sur place, au niveau municipal. Dans toutes vos

municipalities. I have done a considerable amount of work in that area when I was on the board of the Western Irrigation District.

The Chair: Senator Brown, do you have a question?

Senator Brown: Yes, I have asked my question. I have one quick comment on navigable waters. There are 14 irrigation districts in Alberta. They run full time in the summer. When it rains as little as half an inch of water, the rain creates navigable waters in what are called "overflow basins" in each of those 14 districts. The navigable waters can last anywhere from one hour to three days. They would classify as navigable waters six to eight times per year but not for long each time, giving rise to the need for a lot of common sense when dealing with those areas.

Senator Raine: Mr. Marit talked about the need to redefine "navigable waters." Is it feasible to include both frozen and running water in the definition to deal with the winter aspect when those waterways are navigable by snowmobile?

Mr. Marit: That would have to be brought into the definition where snowmobiles or even dog sleds are concerned. When I am in a water system, whether it contains water, snow and ice, I would not be on a snowmobile if there were no snow or some form of ice. As a snowmobiler, I also have the means to move off the waterway if there is another means for me to reach my destination.

The definition of "navigable water" must be clear and concise in terms of the type of navigation that we are looking at, such as recreation. We do not have to go into the full definition of size or depth of the waterway but we do need the definition of how long that water flows.

The Chair: I thank the witnesses for appearing today. As you know, we will report back to the Senate soon with our findings. Is there anything specific that you want us to include? I do not want to suggest that you have dammed the amendments with faint praise. I have heard each of you applaud the amendments but there are criticisms.

Do they not go far enough to eliminate all the things that are not practical in 2009?

Ms. Kenny: I give high praise to the amendments as they are. They are an important step and they indicate where we need to go. Some of the complications you have heard about today relate to other pieces of legislation and cannot be addressed within the Navigable Waters Protection Act in any event.

We applaud the effort to move forward and we think that the amendments represent a good, smart way to continue to improve regulation in Canada.

activités, je vous encourage à continuer de travailler avec les municipalités. J'ai fait beaucoup de travail dans ce domaine quand je siégeais au Conseil du district d'irrigation de l'Ouest.

Le président : Sénateur Brown, avez-vous une question?

Le sénateur Brown : Oui, j'ai posé ma question. J'ai une brève observation sur les eaux navigables. Il y a 14 districts d'irrigation en Alberta. Cela fonctionne à plein temps durant l'été. Dès qu'il tombe ne serait-ce qu'un demi-pouce de précipitations, la pluie crée des eaux navigables dans ce qu'on appelle des bassins de trop-plein dans chacun de ces 14 districts. Les eaux navigables peuvent durer d'une heure à trois jours. Ces bassins seraient considérés comme des eaux navigables six ou huit fois par année, mais pendant peu de temps à chaque fois, et il faut donc faire appel au bon sens dans ces dossiers.

Le sénateur Raine : M. Marit a dit qu'il fallait redéfinir les « eaux navigables ». Est-ce faisable d'inclure dans la définition à la fois l'eau gelée et l'eau courante, pour tenir compte de l'hiver, saison pendant laquelle ces plans d'eau sont navigables en motoneige?

M. Marit : Il faudrait englober dans la définition les motoneiges et même les traîneaux à chiens. Quand on parle d'un plan d'eau, il peut être formé d'eau, de neige ou de glace, mais je ne serais pas aux commandes d'une motoneige s'il n'y avait pas de neige ou de glace. La motoneige me donne aussi la possibilité de me déplacer à l'extérieur du plan d'eau s'il y a un autre chemin pour atteindre ma destination.

La définition d'« eaux navigables » doit être claire et concise et préciser le type de navigation envisagé, par exemple pour les loisirs. Il n'est pas nécessaire d'inclure dans la définition la superficie ou la profondeur du plan d'eau, mais il faut préciser la période pendant laquelle l'eau coule.

Le président : Je remercie les témoins d'avoir comparu aujourd'hui. Comme vous le savez, nous ferons bientôt rapport au Sénat de nos conclusions. Y a-t-il un point précis que vous voudriez voir figurer dans notre rapport? Je n'irai pas jusqu'à dire que vous avez démolì les modifications sous couvert de les louer, car j'ai entendu chacun d'entre vous se féliciter des amendements apportés à la loi, mais il y a quand même des critiques.

Ne vont-elles pas assez loin pour éliminer tout ce qui n'est pas pratique en 2009?

Mme Kenny : Je me félicite grandement des modifications telles quelles. Elles représentent un grand pas en avant et nous montrent le chemin à parcourir. Certaines complications dont on vous a parlé aujourd'hui mettent en cause d'autres lois et ne peuvent pas être réglées de toute façon au moyen de la Loi sur la protection des eaux navigables.

Nous accueillons très favorablement les efforts déployés pour progresser dans ce dossier et nous croyons que les modifications représentent une bonne manière de continuer intelligemment à améliorer la réglementation au Canada.

Mr. Miller: I agree with those comments and I am encouraged by the statements of the department that they look forward to a five-year review and to collecting comments and concerns. We are building this process and bringing an old act into modern times, so we are going in the right direction.

I offer one comment. I am disappointed we did not talk about the much-ado-about-nothing, the controversial issues. This hearing process is essential to government to demonstrate accountability and open and public transparency; it gives stakeholders an opportunity to bring their issues before the public and have them addressed. The process builds trust and confidence among the parties. It opens the dialogue in a friendly setting, and is preferable to dealing with these issues in courts of law. This hearing is a vital and essential part of our political process. I appreciate that the committee is able to have these hearings and meet with all of us.

The Chair: In that regard, nearly all the witnesses we have heard to date have criticized the lack of consultation with them or their groups by the officials. I hear you saying this study almost substitutes, in a way, for that; it provides a transparent — I think are your words — way to present the information.

Mr. Miller: Yes; we will always hear the concern about consultation and we can never have enough, but we consult as much as we are able. I heard from the manager of the program the direction they were given, and the steps they tried to take were positive. As I attempted to outline in comparing the two pieces of legislation, this legislation offers more protection; it is not a diminution or reduction in rights. I do not feel that this particular issue and the steps that were taken with this amendment called for, or compelled, the broad-based public consultation that was put forward, but that said, we believe in the process of public consultation. However, in this case I do not believe that criticism is fair because the changes that were made are even better for the protection of navigation, and possibly the environment and the public interest.

The Chair: Mr. Marit, do you have a comment?

Mr. Marit: In closing, I want to thank you and the committee for hearing FCM's concerns. We like the amendments that were proposed and put forward. We have some concerns with one and we will deal with it.

We hope there will be further consultation, and there will be, on the definition, as I said this morning, and that is our concern. The biggest concern we have always had as municipalities is the red tape and trying to avoid duplication. They have huge impacts on the municipalities for cost overruns and completing projects. In many parts of the country our season is short for completing

M. Miller : Je suis d'accord avec ce qu'on vient de dire et je trouve encourageantes les déclarations des fonctionnaires du ministère qui disent être favorables à un examen quinquennal et qui se disent ouverts aux commentaires et observations. Nous sommes en train d'établir ce processus et de faire entrer une vieille loi dans le monde moderne et nous allons donc dans la bonne direction.

Je voudrais faire une observation. Je suis déçu qu'on n'ait pas parlé de la tempête dans un verre d'eau, des questions controversées. Ces audiences sont essentielles pour que le gouvernement manifeste sa volonté de transparence et d'ouverture; elles donnent aux intervenants la possibilité de faire connaître leurs préoccupations au public et d'obtenir qu'on y donne suite. Ce processus établit la confiance entre les parties. Il ouvre le dialogue dans un cadre amical et il est préférable à des litiges devant les tribunaux. Cette audience est un élément crucial et essentiel de notre processus politique. Je suis reconnaissant au comité d'avoir tenu ces audiences et nous avoir tous rencontrés.

Le président : À cet égard, presque tous les témoins que nous avons entendus à ce jour ont dénoncé le fait qu'eux-mêmes ou leurs groupes n'ont pas été consultés par les fonctionnaires. Or je vous entends dire que notre étude remplace quasiment ce processus, d'une certaine manière; elle fournit une manière transparente, pour reprendre votre propre terme, de présenter l'information.

M. Miller : Oui; on n'a pas fini d'entendre des préoccupations relatives à la consultation et on n'en aura jamais assez, mais nous consultons dans toute la mesure du possible. J'ai entendu le gestionnaire du programme expliquer les instructions qu'on leur a données et les mesures qu'ils ont tenté de prendre étaient positives. Comme j'ai essayé de l'expliquer en comparant les deux lois, cette loi-ci offre davantage de protection; elle ne diminue ni n'amoindrit les droits. Je n'ai pas le sentiment que la question à l'étude et les mesures qui ont été prises dans ce projet de loi rendaient obligatoire la vaste consultation publique que l'on a réclamée, mais cela dit, nous croyons au processus de consultation publique. Cependant, dans ce cas-ci, je ne crois pas que cette critique soit justifiée parce que les changements qui ont été apportés protègent encore mieux la navigation et peut-être aussi l'environnement et l'intérêt public.

Le président : Monsieur Marit, avez-vous une observation?

M. Marit : En terminant, je veux vous remercier ainsi que les membres du comité d'avoir entendu la FCM. Nous aimons les modifications qui ont été proposées et adoptées. Nous avons des préoccupations relativement à l'une d'elles et nous allons nous en occuper.

Nous espérons qu'il y aura d'autres consultations, et il y en aura, sur la définition, comme je l'ai dit ce matin, car cela nous préoccupe. En fait, notre principale préoccupation, au niveau municipal, a toujours été la lourdeur administrative et les efforts pour éviter les doublons. Tout cela a une incidence énorme sur les municipalités en termes de dépassements de coûts et de

the projects. If we miss that window of opportunity, then we have a delay and huge cost overruns.

I thank the chair and the committee for hearing us. We like the amendments. We look forward to continuing with this issue of dealing with the definition.

The Chair: Thank you, all of you. I will suspend for one minute while we change to the next witness.

It is my pleasure to welcome our next witnesses from the University of Ottawa Ecojustice Environmental Law Clinic, William Amos, Staff Counsel; and Yolande Saito, Research Assistant.

Welcome to you both. We may find pressure because the Banking Committee will follow us, but we will try to give you 30 minutes. Please proceed.

William Amos, Staff Counsel, University of Ottawa — Ecojustice Environmental Law Clinic: Thank you for having us here. We appreciate the invitation and your willingness to examine this important issue. We realize the amendments are a fait accompli, but the issue is not dead and that gives us hope.

I am the staff counsel at the University of Ottawa — Ecojustice Environmental Law Clinic. To put that into context, Ecojustice is Canada's largest public interest environmental law association. We undertake pro bono work for the environment; we are not paid and we are a non-profit organization. Ecojustice has 13 lawyers situated across the country in Vancouver, Calgary, Toronto and Ottawa.

Ecojustice has partnered with the Faculty of Law at the University of Ottawa to provide clinical education to law students so they may learn what it means to provide strategic counsel to environmental and citizens groups. Ms. Saito is here with me. She is one of our best students and knows this NWPA issue well. I may draw upon her expertise to answer some of your more difficult questions.

I count myself among Canada's 2.3 million recreational paddlers. This issue is not only about the environment and paddling. It is about Canada's identity. I think that is why this issue has become so important. It is hard to tease apart the difference among uses that are navigational, environmental and socio-cultural, as you heard from Aboriginal witnesses on Tuesday.

Today, I am here representing among other groups, Mountain Equipment Co-op. They are one of Canada's largest organizations representing paddlers and they are concerned about this issue.

retards dans l'achèvement des projets. Dans beaucoup de régions du pays, notre saison est courte pour mener à bien les projets. Si nous ratons ce créneau, il s'ensuit un retard et un énorme dépassement de coûts.

Je remercie le président et les membres du comité de nous avoir entendus. Les modifications nous plaisent. Nous comptons poursuivre nos efforts dans le dossier de la définition.

Le président : Merci à vous tous. Je vais suspendre la séance pendant une minute, pour permettre aux témoins suivants de prendre place.

J'ai le plaisir d'accueillir nos témoins suivants qui représentent la Clinique de droit environnemental de l'Université d'Ottawa, nommément William Amos, conseiller juridique, et Yolande Saito, assistante à la recherche.

Bienvenue à tous les deux. Nous aurons peut-être des contraintes car le comité des banques se réunit après nous, mais nous allons essayer de vous accorder 30 minutes. Vous avez la parole.

William Amos, conseiller juridique, Université d'Ottawa — Clinique de droit environnemental : Merci de nous accueillir. Nous vous sommes reconnaissants de nous avoir invités et du temps que vous consacrez à l'étude de cette question importante. Nous nous rendons compte que les modifications à la loi sont un fait accompli, mais le dossier n'est pas mort, ce qui nous donne de l'espoir.

Je suis le conseiller juridique d'Ecojustice, la clinique de droit environnemental de l'Université d'Ottawa. Pour établir le contexte, Ecojustice est la plus grande association défendant l'intérêt public dans le domaine du droit environnemental au Canada. Nous travaillons bénévolement dans des dossiers environnementaux; nous ne sommes pas payés et nous sommes une organisation à but non lucratif. Ecojustice a 13 avocats situés d'un bout à l'autre du pays à Vancouver, Calgary, Toronto et Ottawa.

Ecojustice a établi un partenariat avec la Faculté de droit de l'Université d'Ottawa pour donner des cliniques à des étudiants en droit et leur expliquer en quoi consiste ce travail de conseiller stratégique auprès de groupes de citoyens et de défense de l'environnement. Mme Saito m'accompagne. Elle est l'une de nos meilleures étudiantes et connaît très bien ce dossier de la LPEN. Je ferai peut-être appel à son expertise pour répondre à vos questions les plus difficiles.

Je fais partie des 2,3 millions de Canadiens qui font du canotage. Cette question ne met pas seulement en cause l'environnement et le canotage. C'est l'identité même du Canada qui est en jeu. Je pense que c'est pour cette raison que ce dossier a pris une telle importance. C'est difficile d'établir les lignes de démarcation entre la navigation, l'environnement et les aspects socioculturels, comme vous l'avez entendu mardi de la part des témoins autochtones.

Aujourd'hui, je représente, entre autres groupes, Mountain Equipment Co-op. Cette entreprise est l'une des plus grandes organisations canadiennes qui représentent les payeurs, et elle est très préoccupée par ce dossier.

I will make a few main points and hit the highlights and details quickly before moving to questions, which are the more important thing today.

The Chair: If it is not an undue intrusion into your thought process, you have referred twice to “the issue.” At the beginning, you indicated that you are glad we are keeping “the issue” alive though the act has passed. You have just said “this issue” again. Can you crystallize for us what you see at “the issue”?

Mr. Amos: I see the issue as appropriate protection of the public right of navigation for Canadians.

The main points I want to hit today are the following: First, the fundamental changes that have already been made to the Navigable Waters Protection Act cannot be disassociated from what is happening and what will continue to happen potentially if the current federal government’s plans move forward on the environmental assessment regime. The two cannot be disassociated. The consultation process that has occurred must be improved. These hearings are a small step forward, but more consultation must be undertaken on the other side of the chamber.

Second, the amendments will weaken the Canadian right of navigation. They will sacrifice recreational opportunities and will compromise the environmental assessment role played by the federal government through the use of non-transparent ministerial exemptions.

Third, I want to discuss a point raised by Senator Mitchell earlier. I want to expose the myth of provincial environment assessment overlap. It is the idea that there is red tape and duplication everywhere that must be addressed. There are issues of streamlining. There are aspects of the amendments that we appreciate and that are useful steps forward. We are not here to put a stick in the spokes of improved process. We are here to ensure the public right of navigation is protected absolutely and that any process efficiencies that can be gained within that perspective can be achieved.

I am happy to discuss the distinction between the federal and provincial environmental assessment role as it relates to navigation. One must understand the context of the debate within the main issue I defined earlier, which is the government’s current decentralization agenda on environmental and navigational approvals.

That is the big picture. These amendments seek to decentralize — let the provinces do it; leave it to the municipalities. I agree that most of these issues are local issues, but that does not mean the federal government does not have a role. The federal government is a local presence as well.

Fourth, the Navigable Waters Protection Act amendments take away some of the statutory instruments through which the defence of public rights to navigate can be expressed and can be balanced with other priorities.

Je vais faire quelques observations et passer rapidement en revue les faits saillants et quelques détails avant de répondre aux questions, ce qui est le plus important aujourd’hui.

Le président : Je ne voudrais pas interrompre votre réflexion, mais vous avez déjà deux fois utilisé le mot « dossier ». Au début, vous avez dit que vous êtes content que « le dossier » ne soit pas mort et que la loi ait été adoptée. Vous venez de dire encore « ce dossier ». Pourriez-vous nous préciser en quoi consiste, à vos yeux, « le dossier »?

M. Amos : Pour moi, c’est la protection suffisante du droit des Canadiens de naviguer sur les cours d’eau.

Voici les principaux arguments que je veux vous présenter aujourd’hui. Premièrement, les changements fondamentaux qui ont déjà été apportés à la Loi sur la protection des eaux navigables ne peuvent être dissociés de ce qui se passe et continuera peut-être de se passer si le gouvernement fédéral actuel donne suite à son plan pour ce qui est du régime d’évaluation environnementale. Les deux ne peuvent pas être dissociés. Le processus de consultation qui a eu lieu doit être amélioré. Vos audiences sont un petit pas en avant, mais il faut une consultation plus étendue à l’autre endroit.

Deuxièmement, les modifications à la loi vont affaiblir le droit de naviguer des Canadiens. Cela va sacrifier des possibilités de loisirs et affaiblir le rôle joué par le gouvernement fédéral en matière d’évaluations environnementales à cause du recours à des exemptions ministérielles non transparentes.

Troisièmement, je veux discuter d’un point soulevé tout à l’heure par le sénateur Mitchell. Je veux dénoncer le mythe du chevauchement de l’évaluation environnementale provinciale. Il faut réfuter l’idée voulant qu’il y ait de la paperasse et des doublons partout. Certains aspects des modifications nous plaisent et sont des progrès utiles. Notre but n’est pas de mettre des bâtons dans les roues et d’empêcher l’amélioration du processus. Nous sommes ici pour veiller à ce que l’on protège absolument le droit à la navigation du grand public et qu’on réalise tout gain d’efficacité possible au niveau des processus dans cette perspective.

Je vais me faire un plaisir de traiter de la distinction entre les rôles fédéral et provincial en matière d’évaluation environnementale touchant à la navigation. Il faut comprendre le contexte du débat dans l’optique du principal problème que j’ai évoqué tout à l’heure, à savoir les plans du gouvernement actuel d’une décentralisation des approbations pour l’environnement et la navigation.

Voilà le grand problème. Ces modifications visent à décentraliser, à s’en remettre aux provinces et aux municipalités. Je conviens que la plupart de ces dossiers ne sont pas locaux, mais cela ne veut pas dire que le gouvernement fédéral n’a pas un rôle à jouer. Le gouvernement fédéral a aussi une présence localement.

Quatrièmement, les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables font disparaître certains instruments réglementaires permettant d’exprimer et de défendre le droit du public de naviguer face à d’autres priorités.

I am mindful of the time and I want to leave time for questions.

The Chair: You have a comprehensive and fulsome brief, which we have so that brief supplements your presentation.

Mr. Amos: We have also submitted a clause-by-clause analysis that I think will help the committee as it goes through its analysis. I will hit upon a few highlights.

We are sensitive to the need at this instant to expedite infrastructure with a view to stimulating the economy. However, there is no excuse for transforming the regime of federal protection for navigation in the long term to address a short-term issue.

The Chair: Hopefully.

Mr. Amos: There has to be a way. The pendulum has swung currently far too much toward short-term development interest. I do not say economic interest for a reason. That is because significant economic interests are associated with navigation. That is one reason why ecotourism groups, fishing and angling communities and our client, Mountain Equipment Co-op, have become involved.

The Navigable Waters Protection Act creates extraordinary powers for the cabinet or minister to exempt broad classes of waterways without any objective criteria or requirement to consult Canadians or Parliament. No cabinet or ministerial exemption order would be reviewable by Parliament. We do not think this situation is conducive to good public policy. Section 5.1, section 12 and section 13, establish new powers to create exemptions for classes of works and classes of waterways either through cabinet order regulation or ministerial order. The orders, in particular, are of grave concern because they are subject to minimal transparency and accountability requirements.

Our concerns with these unfettered exemption powers are justified given recent developments. On May 9, the Minor Works and Waters Order was published in the *Canada Gazette*. According to Transport Canada officials with whom we spoke at a briefing on April 30, this initial list of class exemptions was developed many months ago in consultations with groups such as those I listed.

Environmental, paddling and ecotourism communities were not consulted; they were not given the phone call, nor was I called. I have been involved in this issue for some months. A degree of trust has been breached. We do not feel the consultation process is working for those communities mindful of considerations of duplication of effort and excessive permit requirements. However, we are concerned as well about the public right of navigation. We do not think the public consultations adequately reflect those interests.

Compte tenu des contraintes de temps, je vais m'en tenir là et répondre aux questions.

Le président : Vous avez un mémoire complet et détaillé qui nous a été remis et qui sert de complément à votre exposé.

M. Amos : Nous avons aussi remis une analyse article par article qui, je crois, aidera le comité dans son analyse. Je vais en passer en revue quelques faits saillants.

Nous sommes conscients que, dans la conjoncture, il est nécessaire d'accélérer les travaux d'infrastructure pour stimuler l'économie. Cependant, cela ne peut servir de prétexte pour transformer à long terme le régime fédéral de protection de la navigation pour remédier à un problème à court terme.

Le président : Espérons-le.

M. Amos : Il doit y avoir un autre moyen. Le pendule oscille actuellement beaucoup trop en direction de l'intérêt des promoteurs. Je ne dis pas les intérêts économiques, et pour cause : d'importants intérêts économiques sont associés à la navigation. C'est l'une des raisons pour lesquelles les groupes d'écotourisme, les communautés de pêcheurs à la ligne et notre client, Mountain Equipment Co-op, se sont intéressés au dossier.

La Loi sur la protection des eaux navigables crée des pouvoirs extraordinaires conférés au Cabinet ou au ministre, leur permettant d'exempter de vastes catégories de voies navigables sans aucun critère objectif et sans qu'il soit nécessaire de consulter les Canadiens ou le Parlement. Aucune exemption décrétée par le Cabinet ou le ministre ne ferait l'objet d'un contrôle du Parlement. Nous ne croyons pas que cette situation soit propice à la défense de l'intérêt public. L'article 5.1, l'article 12 et l'article 13 créent de nouveaux pouvoirs permettant de créer des catégories d'ouvrages et des catégories de voies navigables exemptées, par décret, par règlement ou par arrêté ministériel. Les arrêtés, en particulier, sont très inquiétants parce qu'ils sont assortis d'exigences minimales en fait de transparence et de reddition de comptes.

Nos inquiétudes face à ces pouvoirs d'exemption absolus sont justifiées par les récents événements. Le 9 mai, l'Arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires a été publié dans la *Gazette du Canada*. D'après les fonctionnaires de Transports Canada avec qui nous nous sommes entretenus lors d'un briefing le 30 avril, cette liste initiale de catégories exemptées a été établie il y a de nombreux mois, de concert avec des groupes comme ceux que j'ai énumérés.

Les communautés de défense de l'environnement, du canotage de loisir et de l'écotourisme n'ont pas été consultées; on ne leur a pas téléphoné, et l'on ne m'a pas appelé moi non plus. Je m'occupe de ce dossier depuis quelques mois. Un lien de confiance a été brisé. Nous estimons que le processus de consultation ne fonctionne pas pour les communautés qui sont conscientes de la problématique du dédoublement des efforts et des exigences trop lourdes en matière de permis. Cependant, nous sommes également préoccupés par le droit du public de naviguer. Nous ne croyons pas que les consultations publiques reflètent adéquatement ces groupes d'intérêt.

The placement of these works that have been defined in this order will likely result in interference during construction and unknown levels of environmental damage, in particular if no environmental assessment is triggered under the NWP. I want to respond right away to Senator Mitchell's question about whether a given project will be covered or somehow examined by a provincial process if there is no trigger through the Navigable Waters Protection Act. The short answer is, not necessarily. Often, it will be covered or examined but the fact is that navigation, as Senator Banks pointed out, is a purely federal responsibility. When it comes to conducting an assessment of the navigational impacts of a project, only the federal government will conduct it.

There will be cases of projects, for example a bridge constructed over a small navigable waterway, that will trigger assessment under not only the Navigable Waters Protection Act but also under the Fisheries Act because the project might pose potential harmful interruption to, or destruction of, fish habitat. There are two kinds of federal triggers happening in such a case.

When a federal trigger occurs under the Fisheries Act, it does not necessarily mean that the project will be examined by the federal government. The policy of Fisheries and Oceans Canada is such that if there is no net loss of habitat, the project will not trigger an environmental assessment. There will be cases where a bridge can be compensated for elsewhere but might affect navigation. In that case, the environmental assessment will not be triggered. I cannot point to one specific example on a specific project. As a lawyer, I often work in theory rather than in practice. The reality is that it is possible that a federal trigger on the EA will not be available.

It is important to note that this debate on the Navigable Waters Protection Act is the opening salvo in a bigger, more fundamental discussion on the development of the Canadian environmental assessment regime. The NWP is a portal into this discussion because it triggers environmental assessment. The federal government has made it clear that it wants to transform the regime and has issued two regulations that essentially gut the regime. I use those words advisedly. Ecojustice has launched a judicial review of those two regulations because we deem them *ultra vires*.

The Chair: Are you saying that you have taken a lawsuit to have the regulations declared *ultra vires*? They are in the document that we saw the other day as part of the first order that Minister Baird has made under the amended NWP.

Mr. Amos: I am not sure if we are talking about the same regulations. I am speaking in particular to the adaptation regulations under the Environmental Assessment Act. It is not this act but it speaks to the same broader issue.

L'emplacement des ouvrages définis dans cet arrêté va probablement causer de l'obstruction pendant les travaux, ainsi que des dommages environnementaux encore indéterminés, en particulier si aucune évaluation environnementale n'est exigée en application de la LPEN. Je veux répondre tout de suite à la question du sénateur Mitchell qui demandait si un projet donné serait examiné dans le cadre d'un processus provincial si la Loi sur la protection des eaux navigables ne déclenche pas le processus d'évaluation. En bref, la réponse est : pas nécessairement. Souvent, le projet sera visé ou examiné, mais c'est un fait que la navigation, comme l'a d'ailleurs signalé le sénateur Banks, relève purement des compétences fédérales. Quand il s'agit d'évaluer l'incidence d'un projet sur la navigation, seul le gouvernement fédéral peut s'en charger.

Il y aura des projets, par exemple un pont construit sur un petit cours d'eau navigable, qui déclencheront l'évaluation non seulement en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables, mais aussi de la Loi sur les pêches, parce que le projet pourrait causer une interruption potentiellement nuisible ou même la destruction de l'habitat du poisson. Il y a deux éléments déclencheurs fédéraux en pareil cas.

Quand une évaluation fédérale est déclenchée par la Loi sur les pêches, cela ne veut pas nécessairement dire que le projet sera examiné par le gouvernement fédéral. Selon la politique de Pêches et Océans Canada, s'il n'y a pas perte nette d'habitat, le projet ne déclenche pas d'évaluation environnementale. Dans certains cas, la construction d'un pont pourra être compensée par ailleurs, mais elle pourrait nuire à la navigation. Dans ce cas, il n'y aura pas d'évaluation environnementale. Je ne peux pas donner un exemple précis d'un projet particulier. En tant qu'avocat, je travaille souvent sur le plan théorique et non pas pratique. La réalité est qu'il est possible que rien ne déclenche une évaluation environnementale fédérale.

Il est important de noter que ce débat sur la Loi sur la protection des eaux navigables est le point de départ d'une discussion plus vaste et plus fondamentale sur l'élaboration du régime canadien d'évaluation environnementale. La LPEN est un portail qui ouvre sur cette discussion, car elle déclenche l'évaluation environnementale. Le gouvernement fédéral a établi clairement qu'il veut transformer ce régime et il a pris deux règlements qui vident essentiellement le régime de toute substance. Je pèse mes mots. Ecojustice a demandé un contrôle judiciaire de ces deux règlements parce que nous estimons qu'ils sont anticonstitutionnels.

Le président : Êtes-vous en train de dire que vous avez intenté une poursuite pour faire déclarer les règlements anticonstitutionnels? Ils se trouvent dans le document que nous avons vu l'autre jour, dans le premier arrêté que le ministre Baird a pris en application de la LPEN modifiée.

M. Amos : Je ne suis pas certain que nous parlions des mêmes règlements. Je songe en particulier aux règlements sur l'adaptation pris en application de la Loi sur l'évaluation environnementale. Ce n'est pas cette loi-ci, mais le règlement en question s'inscrit dans la même problématique.

The Chair: We do not want the courts to usurp our function.

Mr. Amos: I am not so interested in discussing that balance between judicial and executive legislative powers, although Mr. Miller mentioned previously that there is a certain degree of desire on the part of industry to ensure that these discussions happen at a political level.

Our interest is in ensuring that an effective environmental assessment regime that allows the federal government to ensure that all of its responsibilities are overseen is established and maintained. Through the Navigable Waters Protection Act, we see one avenue only through which environmental assessment may occur less often. We are seeing the same thing through the two regulations that were passed one and a half months ago under the Canadian Environmental Assessment Act. These amendments fit into a broader scenario of environmental assessment re-examination. I hope to open the discussion a bit more broadly so that we understand that this legislation is about more than just navigation; it is obviously of grave concern.

I point out as well that the amended NWPA adopts a repair-after-the-harm-is-done, or an *ex post facto* approach to navigation protection. There are increased enforcement provisions and increased maximum fines. There are provisions for revoking or changing the terms and conditions of a permit, if it is in the public interest. Those measures are good, but they are indicative of a broader approach, which is to let the amendment go forward first and if there is a problem, fix it after. We do not think that is efficient from an environmental, social or economic perspective.

We appreciate that there is a five-year statutory review process, but we are not confident that it will be sufficient. We want this committee to write a strong report recommending that the government reconsider the amendments. The most significant amendments to the public right of navigation in decades was done through the budgetary process. We think this change was a sleight of hand and that it is corrosive to democracy.

Understanding that these amendments are law, I have these recommendations in respect of mitigating the existing deficiencies in transparency, accountability and effectiveness. First, there have to be objective criteria to determine what works interfere substantially with navigation. Currently, there are no objective criteria, a situation that leaves all sorts of fertile ground for abuse of discretion. Second, we need objective criteria to guide the creation of class exemptions, which obviously constitute a critical issue for us.

The Chair: I remind you that it is ten o'clock. You have been 17 minutes, which probably seems like two minutes to you, and you wanted to leave time for questions. It is up to you.

Le président : Nous ne voulons pas que les tribunaux usurpent notre fonction.

M. Amos : Je ne suis pas intéressé à discuter de l'équilibre entre les pouvoirs judiciaires, exécutifs et législatifs, mais M. Miller a dit tout à l'heure qu'il y a de la part de l'industrie un certain désir de voir ces discussions prendre place au niveau politique.

Ce qui nous intéresse, c'est de veiller à ce qu'un régime d'évaluation environnementale efficace permettant au gouvernement fédéral d'assumer entièrement ses responsabilités soit établi et maintenu. À nos yeux, la Loi sur la protection des eaux navigables n'est que l'un des mécanismes qui pourraient déclencher moins souvent une évaluation environnementale. Nous constatons le même problème dans les deux règlements qui ont été adoptés il y a un mois et demi en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Ces modifications à la loi s'inscrivent dans un scénario plus vaste de réexamen de l'évaluation environnementale. J'espère élargir quelque peu la discussion pour que l'on comprenne bien que cette loi ne met pas seulement en cause la navigation; elle est manifestement une source de vive inquiétude.

Je signale également que la LPEN modifiée adopte une approche consistant à réparer les dégâts après coup, ou une approche *ex post facto*, en matière de protection de la navigation. Il y a des dispositions renforcées pour l'application de la loi et les amendes maximales sont augmentées. On a prévu des dispositions pour révoquer un permis ou en modifier les conditions, si c'est dans l'intérêt public. Ce sont de bonnes mesures, mais elles témoignent d'une approche plus générale qui consiste à laisser faire au départ et à réparer plus tard, si jamais il y a un problème. Nous ne croyons pas que ce soit efficient du point de vue environnemental, social ou économique.

Nous savons qu'il y a un processus d'examen quinquennal de la loi, mais nous ne croyons pas que ce sera suffisant. Nous voulons que votre comité rédige un rapport recommandant fermement que le gouvernement reconsidère les modifications à la loi. Les modifications les plus profondes apportées depuis des décennies au droit du public à la navigation ont été faites dans le cadre du processus budgétaire. Nous pensons que ce changement a été un tour de passe-passe et que c'est toxique pour la démocratie.

Sachant que ces modifications sont maintenant inscrites dans la loi, je fais les recommandations suivantes dans le but d'atténuer les lacunes existantes sur le plan de la transparence, de la responsabilité et de l'efficacité. Premièrement, il doit y avoir des critères objectifs pour déterminer quels ouvrages nuisent sérieusement à la navigation. Actuellement, il n'y a aucun critère objectif, situation qui ouvre la porte toute grande aux abus du pouvoir discrétionnaire. Deuxièmement, il nous faut des critères objectifs pour guider la création de catégories exemptées, ce qui est évidemment une question cruciale pour nous.

Le président : Je vous rappelle qu'il est 10 heures. Vous avez la parole depuis 17 minutes, ce qui vous a probablement semblé deux minutes, mais vous vouliez laisser du temps pour répondre aux questions. C'est à vous d'en décider.

Mr. Amos: I will end this presentation as quickly as I can. Loquacious lawyers must be corrected. Thank you, chair.

We need to incorporate consideration of navigational and sustainable development principles in all approval and exemption decisions. That need should be a given. The NWPA amendments represent a partial abandonment of the government's role to protect the public right of navigation in favour of particular development interests.

I appreciate the opportunity to speak and the committee's willingness to take on this issue.

Senator Banks: I am not a lawyer and I am about to demonstrate that fact once again with respect to this act. Your point in your submission is that the minister now has the extraordinary power of being able to exempt broad classes of waterways. Please tell us, exempt from what? I seek to be corrected but it is my understanding that exemption means from the application process but not from conforming with the existing constraints against obstructing navigation under the law. Have I got that right?

Mr. Amos: The changes that have been brought about have made it such that what used to be an application process for distinct projects has been replaced by a pre-approved process. The minister may exempt certain classes of waterways and certain works, and they have started this process of exemption with the recent orders. They define certain types of waterways, specifically minor waterways. I can find them for you here, if you would like.

Senator Banks: Let me cut to the chase. If I build a dock or a weir on a minor waterway, I do not have to apply to make that change in advance, but I know what the act says I must do to conform. What I build can be torn down after the fact if I have not conformed with the requirements under the act. Do I have that right?

Mr. Amos: Yes, you do; if that dock or weir were included in a class exemption for certain types of works. A number of works will be identified and exempted through a ministerial order, for example.

Senator Banks: However, it says in section 5.1(2) that

The work shall be built, placed, maintained, operated, used and removed in accordance with the regulations or with the terms and conditions imposed under section 13.

While I may be exempted from the approval process, I still must build that work in conformity with the provisions in the act that keep me from obstructing navigation. Do I have that right?

Yolande Saito, Research Assistant, University of Ottawa — Ecojustice Environmental Law Clinic: You are correct in the fact that there are a different set of exemptions. You are right; there is

M. Amos : Je vais terminer mon exposé le plus vite possible. Il faut freiner les élans des avocats trop loquaces. Merci, monsieur le président.

Nous devons intégrer dans toutes les décisions en matière d'approbation et d'exemption les principes du développement de la navigation et du développement durable. Cette nécessité devrait être un élément de départ. Les modifications à la LPEN représentent l'abandon partiel du rôle du gouvernement pour ce qui est de protéger le droit du public à la navigation, en faveur de la défense des intérêts d'une certaine forme de développement.

Je vous remercie de m'avoir donné la parole et j'apprécie la volonté du comité de s'attaquer à ce dossier.

Le sénateur Banks : Je ne suis pas avocat et je m'apprête à en faire la preuve une fois de plus en traitant de cette loi. Votre argument, dans votre exposé, est que le ministre a maintenant le pouvoir extraordinaire d'exempter de vastes catégories de voies navigables. Auriez-vous l'obligeance de nous dire, les exempter de quoi? On me reprendra si je me trompe, mais sauf erreur, cette exemption signifie qu'une voie navigable est exemptée du processus de demande, mais pas de la conformité aux contraintes existantes imposées par la loi pour ce qui est de ne pas nuire à la navigation. Ai-je bien compris?

M. Amos : Les changements qui ont été apportés ont fait en sorte que ce qui était auparavant un processus de demande pour des projets distincts a été remplacé par un processus d'approbation préalable. Le ministre peut exempter certaines catégories de voies navigables et certains ouvrages et ce processus d'exemption a déjà été amorcé grâce aux récents arrêtés. On y définit certains types de voies navigables, notamment des petits cours d'eau. Je peux vous les trouver, si vous voulez.

Le sénateur Banks : Permettez que j'aille droit au but. Si je construis un quai ou un déversoir sur un petit cours d'eau, je n'ai pas besoin de présenter une demande à l'avance, mais je connais les exigences de la loi. Ce que je construis pourrait être démoli par la suite si mon ouvrage n'est pas conforme aux exigences de la loi. Ai-je bien compris?

M. Amos : Oui, vous avez raison, si ce quai ou ce déversoir fait partie d'une catégorie exemptée pour certains types d'ouvrages. Un certain nombre d'ouvrages seront identifiés et exemptés au moyen d'un arrêté ministériel, par exemple.

Le sénateur Banks : Pourtant, je lis ceci au paragraphe 5.1(2) :

La construction, l'emplacement, l'entretien, l'exploitation, l'utilisation et l'enlèvement de l'ouvrage doivent être conformes aux règlements ou aux conditions visés à l'article 13, selon le cas.

Je suis peut-être exempté du processus d'approbation, mais je dois quand même construire cet ouvrage en conformité des dispositions de la loi qui m'interdisent de nuire à la navigation. Est-ce bien cela?

Yolande Saito, assistante à la recherche, Université d'Ottawa — Clinique de droit environnemental : Vous avez raison en ce sens qu'il y a différentes catégories d'exemptions. Vous avez raison; il y

a class exemption. A minister comes out with the terms and conditions. If you meet those, you have met the requirements of the act.

We are saying that we have lost the public consultation. We have lost the environmental assessment. We have lost all these triggers and safeguards that were there prior, in the old act.

Mr. Miller said that we can depend on common sense. We are saying that we have seen a lack of trust. We do not know if that common sense is there. When those class exemptions have terms and conditions that are determined by a ministerial order or a cabinet order that has no objective criteria, that is unfettered, then we say we do not know whether those terms and conditions protect the right to navigation. While there is still something applying to these particular works, it might not be something that meets the purpose of the act; that is, consulting the public. All these things, while they meet the terms and conditions that the minister has put forward, are not really meeting.

Senator Banks: Have the prohibitions against my interfering with navigation in a minor stream been changed under the act? I am not referring to the approval process, but to the prohibitions. Can I now do something to impede navigation in what will now be called a minor waterway that I could not do two months ago?

Ms. Saito: I would say yes. In the previous act — this is what we are hearing — the test for navigability was to float a canoe. There are debates about whether that test is correct or not. With the order that came down last week, we are seeing a much broader exemption. From what was to float a canoe, which was effectively a four-inch depth, we are seeing it can be 30 centimetres deep.

Senator Banks: No, the amendment says that a minor waterway will be defined as one that is less than 30 centimetres deep. It does not say that I have to take any less care when I am impeding it.

Ms. Saito: The order gives out terms and conditions, and the terms and conditions for that waterway is that you can obstruct that waterway as long as you allow safe passage. You are allowed to build something on a waterway 30 centimetres deep without even notifying the minister; without notifying the public or doing anything.

Senator Banks: That is as long as it still allows for passage by a canoe.

Ms. Saito: It is safe passage during construction. You can obstruct that waterway now. Previously, you could not or you would need ministerial approval before you could.

The Chair: There is a difference of opinion there.

a une catégorie exemptée. Un ministre énonce des conditions. Si vous respectez celles-ci, vous vous conformez aux exigences de la loi.

Nous disons que nous avons perdu la consultation publique. Nous avons perdu l'évaluation environnementale. Nous avons perdu tous les éléments déclencheurs et les sauvegardes qui existaient auparavant, dans l'ancienne loi.

M. Miller a dit que nous pouvons nous fier au bon sens. Nous disons que le lien de confiance a été brisé. Nous ne savons pas si l'on fait preuve de bon sens. Quand les catégories exemptées sont assorties de conditions établies par un arrêté ministériel ou un décret pris par le Cabinet, sans aucun critère objectif, dans le cadre d'un pouvoir absolu, nous affirmons que nous ne savons pas si les conditions énoncées protègent le droit à la navigation. Il est vrai que des conditions s'appliquent aux ouvrages en question, mais celles-ci ne remplissent pas nécessairement les conditions de la loi, à savoir la consultation du public. Tout cela peut fort bien respecter les conditions imposées par le ministre sans pour autant respecter l'esprit de la loi.

Le sénateur Banks : Les dispositions de la loi qui m'interdisent de nuire à la navigation sur un petit cours d'eau ont-elles été changées? Je ne parle pas du processus d'approbation, mais de l'interdiction. Puis-je maintenant faire quelque chose qui nuirait à la navigation dans ce qu'on appellera désormais les eaux navigables secondaires, quelque chose que je n'aurais pas pu faire il y a deux mois?

Mme Saito : Je dirais que oui. Dans l'ancienne loi — d'après ce qu'on nous dit —, le critère de la navigabilité était qu'un canoë devait pouvoir flotter. Maintenant, il y a un débat sur la question de savoir si ce critère est acceptable. Avec l'arrêté publié la semaine dernière, on constate une exemption beaucoup plus étendue. Alors qu'il fallait auparavant faire flotter un canoë, qui a un tirant d'eau de quatre pouces, on constate maintenant que la profondeur peut être de 30 centimètres.

Le sénateur Banks : Non, la modification dit que les eaux navigables secondaires sont définies comme des plans d'eau de moins de 30 centimètres de profondeur. On ne dit pas que je peux faire moins attention de ne pas nuire à la navigation.

Mme Saito : L'arrêté énonce des conditions et, dans le cas de ces eaux secondaires, les conditions stipulent que l'on peut obstruer le cours d'eau pourvu qu'on permette le passage sécuritaire. On a le droit de construire un ouvrage sur un plan d'eau de 30 centimètres de profondeur sans même aviser le ministre, ni le public ni personne.

Le sénateur Banks : C'est-à-dire, pourvu qu'on permette le passage d'un canoë.

Mme Saito : Il s'agit du passage sécuritaire pendant les travaux. On peut maintenant obstruer ce plan d'eau. Auparavant, on ne le pouvait pas, ou bien il fallait obtenir l'approbation du ministre au préalable.

Le président : Il y a divergence d'opinions sur ce point.

Mr. Amos: There is a point I can make quickly. If construction occurs on a minor waterway now, you have an approval before you can make the construction, but if the waterway is small enough, shallow enough or not sinuous enough, if it meets the criteria of a minor waterway, the project can go forward without the approval from the minister afterwards because it has been deemed already given. We can be certain, given the state of enforcement that exists already, that there will not be anyone checking up. This situation raises all sorts of issues of public safety but also navigational and environmental concerns. If no one is out there checking, if they do not need to ask for permission, the projects will go ahead.

Senator Banks: Will a canoeist not bump into it?

Mr. Amos: Yes; that is a concern.

Senator Banks: Will the canoeist not complain and will the minister not then say: You have obstructed that waterway; you cannot do that under this act? Will that not happen?

Mr. Amos: It is possible. The canoeist in question may be injured. There may not be a portage around the obstruction. The canoeist may be trespassing. There may be all sorts of unexpected outcomes that arise.

The Chair: The record will show that what Senator Banks was trying to get you to agree to is, with the exemption process in terms of doing the work, you do not have to go through all this application red tape, but you still must observe the law and you cannot do certain bad things. It will show on the transcript.

Senator Raine: I hear loud and clear that you are concerned that the recreational interests in terms of use of navigable waters are not being invited to the table. That is something I would like to see in our report because it is essential for the public's access to waterways for their recreational interests to be at the table during those discussions. Thank you for bringing that to our attention.

I like the way you talk about navigable waters being a portal to trigger protection under the Canadian environmental assessment review. This portal is the only one that the recreational interests have had to trigger environmental assessments. We need to somehow address that situation in our report. It is one thing for industries and municipalities to be at the table and to have access to triggering environmental reviews, but it is important that recreational use is considered. Am I on the mark with that comment?

Mr. Amos: Absolutely; consultation is a major issue for us. This process is a great process. It is an *ex post facto* process. When we saw there was to be a report and study, we thought that it was

M. Amos : Je peux faire une observation rapidement. Si l'on fait des travaux aujourd'hui sur une voie navigable secondaire, il faut obtenir l'approbation avant de construire, mais si le cours d'eau est assez petit, assez peu profond ou assez peu sinueux, s'il remplit les critères d'une voie navigable secondaire, le projet peut aller de l'avant sans l'approbation du ministre parce que celle-ci est réputée avoir déjà été accordée. Nous pouvons être certains, compte tenu des activités d'application de la loi aujourd'hui, que personne n'ira vérifier. Cela soulève une foule de questions relatives à la sécurité publique, mais aussi à la navigation et à l'environnement. Si personne ne vérifie, si l'on n'a pas besoin de demander la permission, les projets seront réalisés.

Le sénateur Banks : Un canoteur ne risque-t-il pas de s'y frapper?

M. Amos : Oui, c'est une inquiétude.

Le sénateur Banks : Le canoteur ne va-t-il pas se plaindre et le ministre ne dira-t-il pas alors : vous avez obstrué cette voie navigable, vous n'avez pas le droit de le faire en vertu de cette loi? N'est-ce pas ainsi que cela va se passer?

M. Amos : C'est possible. Le canoteur peut se blesser. Il n'y a pas nécessairement de portage permettant de contourner l'obstacle. Le canoteur peut traverser un terrain sans permission. Une foule de conséquences imprévues peuvent s'ensuivre.

Le président : Je précise que ce que le sénateur Banks essayait de vous faire dire, c'est qu'avec le mécanisme de l'exemption, vous n'avez pas besoin de passer par le processus de demande, avec la paperasse que cela implique, mais que vous devez quand même respecter la loi et il y a certaines choses néfastes que vous n'avez pas le droit de faire. Je tiens à ce que ce soit consigné au compte rendu.

Le sénateur Raine : Je vous entends clairement dire que vous êtes inquiet parce que les représentants des activités de loisirs sur les eaux navigables ne sont pas invités à la table. Je voudrais que cela figure dans notre rapport parce que c'est essentiel que ceux qui veulent avoir accès à nos eaux navigables à des fins de loisirs soient présents durant ces discussions. Je vous remercie d'avoir attiré notre attention là-dessus.

J'aime vous entendre dire que les eaux navigables sont un portail qui déclenche la protection en vertu du régime canadien d'évaluation environnementale. Ce portail est le seul sur lequel les défenseurs des activités de loisirs peuvent compter pour déclencher une évaluation environnementale. D'une manière ou d'une autre, nous devons aborder cette situation dans notre rapport. C'est bien que les entreprises et les municipalités soient présentes à la table et aient accès à un élément déclencheur de l'évaluation environnementale, mais il est important de tenir compte des activités de loisirs. Ai-je décrit fidèlement vos préoccupations?

M. Amos : Absolument, la consultation est importante pour nous. Ce processus est excellent. C'est un processus *ex post facto*. Quand nous avons vu qu'il y aurait un rapport et une étude, nous

great, but the report and study do not change the law. We are conscious of that situation. We will not stop.

Senator Raine: You want to be there over the next five years so that, when there is a review, you are part of it?

Mr. Amos: We do not want to wait for five years. We want this provision changed in the next parliamentary session.

The Chair: That may be five years.

We hear you loud and clear. Your documentation is thoughtful and thorough. The points you have made will be taken into consideration in our report. It may well be that we will invite you back for your thoughtful input.

(The committee continued in camera.)

nous sommes dit que c'était bien, mais que le rapport et l'étude ne changent pas la loi. Nous sommes conscients de cette situation. Nous ne nous arrêterons pas.

Le sénateur Raine : Vous voulez suivre le dossier pendant les cinq prochaines années, de manière que, lorsqu'il y aura un examen, vous en ferez partie?

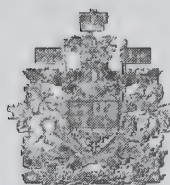
M. Amos : Nous ne voulons pas attendre cinq ans. Nous voulons que cette disposition soit changée durant la prochaine session du Parlement.

Le président : Cela pourrait être dans cinq ans.

Nous vous avons entendus très clairement. Votre documentation est complète et bien réfléchie. Vos observations seront prises en compte dans notre rapport. Il est bien possible que nous vous invitons à revenir pour nous faire part de vos réflexions de façon plus approfondie.

(Le comité se poursuit ses travaux à huis clos.)

Senate



Sénat

Canada

With Respect, Canada's North

Sixth Report of the
Standing Senate Committee on
Energy, the Environment and Natural Resources

The Honourable W. David Angus, *Chair*
The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

May 2009

Ce rapport est aussi disponible en français

Des renseignements sur le comité sont donnés sur le site :

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

Information regarding the committee can be obtained through its website:

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

TABLE OF CONTENTS

Members	i
Order of Reference – 40-2	ii
Executive Summary	iii
WITH RESPECT, CANADA’S NORTH	1
INTRODUCTION	1
ON TOP OF THE WORLD	3
TOP END RESOURCES	4
DISTANCES AND CLIMATE DEFINE OPPORTUNITIES	5
<i>Evidence of Climate Change</i>	6
THE PEOPLE OF THE NORTH	6
I. WHO ARE THE PEOPLE OF THE NORTH?	8
II. WHAT WE HEARD	10
A. THE NEED TO DEAL WITH CLIMATE CHANGE	10
<i>Mitigation of Climate Change Important, But Adaptation Also Essential</i>	12
<i>Dealing with Harsh Reality</i>	13
B. THE NEED TO STRENGTHEN INFRASTRUCTURE	14
<i>Mackenzie Valley Gas Project</i>	15
<i>Alternative Energy</i>	15
C. THE NEED FOR MORE COMPREHENSIVE RESEARCH	16
<i>Baseline Data</i>	16
<i>Honouring Traditional Knowledge</i>	17
<i>Arctic Research Station</i>	18
<i>Good Research Underway</i>	19
D. THE NEED TO FACILITATE GOVERNANCE	20
<i>Regulatory framework</i>	20
<i>Cutting Through Red Tape</i>	21
<i>Resource Ownership</i>	22
<i>One Size Doesn’t Always Fit All</i>	22
III. RECOMMENDATIONS	23
APPENDIX A	25
APPENDIX B	27

Members of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources

Honourable W. David Angus – Chair

Honourable Grant Mitchell – Deputy-Chair

Honourable Willie Adams

Honourable Tommy Banks

Honourable Daniel Lang

Honourable Pana Merchant

Honourable Lorna Milne

Honourable Richard Neufeld

Honourable Robert W. Peterson

Honourable Nick G. Sibbeston

Honourable Mira Spivak

Honourable Gerry St. Germain

Ex-officio members of the committee

The Honourable Senators Cowan (or Tardif) and LeBreton, P.C., (or Comeau).

In addition, the Honourable Senators Brown, Cochrane, Dawson, Kenny, McCoy, Meighen, Nolin and Trenholme Counsell were members of the committee or participated from time to time during this study.

Staff of the committee

Ms. Sam Banks and Mr. Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament;

Mr. Jacques Bélanger, Acting Communications Officer, Communications Directorate;

Ms. Lynn Gordon, Clerk of the committee, Committees Directorate;

Ms. Brigitte Martineau, Administrative Assistant, Committees Directorate;

Ms. Chelsea Saville, Administrative Assistant, Committees Directorate.

Note

This report represents the work conducted during the 39th Parliament, 2nd Session by the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. At the time, Senator Tommy Banks was the Chair and Senator Pierre Claude Nolin was the Deputy Chair. The Honourable Senators Banks, Brown, McCoy, Milne, Mitchell and Sibbeston participated in the fact finding mission to the Western Arctic from June 1 – 6, 2008.

Order of Reference—40-2

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, March 3, 2009:

The Honourable Senator Angus moved, seconded by the Honourable Senator Johnson:

That the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate:

(a) The current state and future direction of production, distribution, consumption, trade, security and sustainability of Canada's energy resources;

(b) Environmental challenges facing Canada including responses to global climate change, air pollution, biodiversity and ecological integrity;

(c) Sustainable development and management of renewable and non-renewable natural resources including but not limited to water, minerals, soils, flora and fauna; and

(d) Canada's international treaty obligations affecting energy, the environment and natural resources and their influence on Canada's economic and social development.

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Second Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the committee; and

That the committee submit its final report no later than June 30, 2010 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

Executive Summary

The Canadian government has renewed its focus on Canada's North. The 2007 Speech from the Throne detailed a new northern strategy, *"focusing on strengthening Canada's sovereignty, protecting our environmental heritage, promoting economic and social development, and improving and devolving governance, so that northerners have greater control over their destinies."*

The expression "We must use it or lose it" has been invoked to suggest that we must strengthen our presence in the North to assure Canadian sovereignty. Unfortunately, this statement seems to imply that Canada intends to *make use* of the North. The emphasis on sovereignty must not obscure that the destiny of northern Canada – if it is to be properly fulfilled – must be guided by northern Canadians themselves.

To understand the challenges facing Canada's North our committee, the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, travelled to the Western Arctic in June 2008. We wanted to understand firsthand what northerners were experiencing and how economic and social development can be pursued in their interest.

Canada's North is changing – and our committee saw the reality of northern environments and cultures impacted by climate change. Shorelines are eroding, the permafrost is melting and infrastructure is sustaining considerable damage. Northern communities must already face the challenge of adapting to a changing climate.

The abundant natural resources of the North continue to draw prospective investors, as they have in the past. Oil, gas and mineral resources are plentiful throughout the region. While there are significant developments already, much of the potential represented by these resources remains unfulfilled.

Our time in the Western Arctic was filled with important insights from northerners themselves. We heard about the local impacts of climate change, and the bottom up approach many communities are taking to adapt *now* to their changing environment. Research that is focused on the North will play a crucial role in meeting the coming challenges. Many were eager for greater economic development, including the major oil and gas projects being planned, but also recognized the need for environmental and cultural protection.

The most important conclusion we reached, was that Canadians must listen to all northerners about what they need and want. Beyond just *using* the North as an economic or military frontier, we must respect that this is a homeland for northerners. The federal government can and should play an important role in economic development and supporting climate change adaptation efforts – but this must be in partnership with *all* northerners and according to their vision of the future.

With Respect, Canada's North

But the North needs new attention. New opportunities are emerging across the Arctic, and new challenges from other shores. Our government will bring forward an integrated northern strategy focusing on strengthening Canada's sovereignty, protecting our environmental heritage, promoting economic and social development, and improving and devolving governance, so that northerners have greater control over their destinies.

*Speech from the Throne
October 16, 2007*

Introduction

Southern Canadians have always had a profound attachment to Canada's northern territories, whether or not they have been anywhere near them. The North is an integral part of our country's identity – part of all Canadians' romantic vision of who we are as a nation. And yet anyone who has studied Canadian history knows that those of us from the South have not always treated the North — or, more pointedly, northerners — with the respect they deserve.

It is the view of this committee that respect must be a very important part of the equation in the coming decades in the North as our country comes to grip with issues of sovereignty, resource extraction, social and economic development, cultural integrity and environmental protection.

Six members of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources visited the Western Arctic from June 1 – 6, 2008. We placed a great deal of emphasis on listening. Northerners do not speak with one voice, of course. Our role was to listen to a variety of voices reflecting some sense of vision – practical vision – as to what kinds of decisions need to be made over the next few years if Canada's north is to evolve in the best interests of all Canadians.

There are some very complex issues to be dealt with in the North over the coming years. The one certainty at the heart of all these complex issues is that they will not be resolved in the best interests of all Canadians if we do not listen carefully to northerners with good insights as to what needs to be done, or if we do not act in partnership with them in moving forward in common cause.

There is a second certainty: these issues will not be resolved in the best interests of northerners, and in fact of all Canadians, unless a much greater priority is attached to the issues, and unless we move with greater resolve to deal with them.

The current government has declared the North a priority – in the words of Prime Minister Stephen Harper, “use it or lose it”. But we have to be careful how we define “use”. Southern

Canadians should not fall into the trap of believing that the North can be “used” in the way that colonial powers once exploited the natural resources in their colonies to better the lot of the mother country. The North is not a colony of the South. The North is a homeland to more than 100,000 people, the majority of them Aboriginal. It must be developed with careful regard to the ways Aboriginal peoples want it developed. It must be developed in the interests of all northerners.

Northerners must be involved in decisions that affect their homeland. This can take time. Consensus building is a vital part of decision-making in the North. Southerners must recognize that the kinds of quick and arbitrary decisions that may make politicians appear forceful and decisive in the South can be anathema to reaching workable solutions in the North.

Our committee set out to examine the impact of two somewhat concomitant phenomena affecting Northern Canadians: climate change and industrial and commercial development. Many southerners simply assume that both these phenomena will benefit the North and its people. In ways, they may. But while climate change may open up the North to greater economic development, it may also wreak havoc with important ice roads, infrastructure embedded in permafrost, the movement of caribou herds, tides, and other components of this fragile and delicately constructed society and environment. As for economic development itself, the benefits may outweigh the losses, but there is no question that this is a two-edged sword that must be handled with great care.

In no way does this report qualify as a comprehensive blueprint. What Canada must do is make the North work for northerners and for all Canadians. Instead it is a set of reflections on what we heard on our too-brief journey; reflections that we hope may provide southern Canadians with at least some insights into an important part of our country that is facing very complex challenges. Our visit was to the Western Arctic, and did not include Nunavut, which was visited at the same time by members of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

The recommendations contained in this report, we feel, at least constitute a starting point.

On Top of the World

This map may look upside-down to most southerners, but it is right-way-up for northerners.

Yes, that dot on the horizon is Winnipeg – about where a southern Canadian mind probably expects to find Florida. And there are the Albertans – Calgary and Edmonton – about where a southerner imagines Los Angeles and San Francisco should be.



Source: Northern Transportation Company Limited website, <http://www.ntcl.com/>

Front and centre are more than 70 tiny communities with romantic names like Pond Inlet and Taloyoak. Repulse Bay, Old Crow and Paulatuk, along with a few bigger communities like Yellowknife, Whitehorse and Iqaluit.

These communities, and the seemingly endless distances between them, constitute the North.

The Arctic and northern regions are variously called “the North”, “the Arctic”, “North of 60” and “Northern Canada. In this Report, we will use the expression “the North” to describe the three territories – Yukon, the Northwest Territories and Nunavut. This includes the “Arctic” which is

the most northerly part of the region and includes "... land and marine areas that make up the modern Inuit and claims agreements that stretch from the Beaufort Sea region to Labrador."¹

Of course "the North" is defined in many ways. Some see it as a mindset and a spirit rather than a geographical entity. The committee very much agrees that unless one understands the unique cultures and sensibilities of the North, one doesn't understand this part of the world at all. That being said, we begin this report with a very prosaic definition of the North: *geographically it is the land mass that comprises the three Canadian territories under the jurisdiction of the federal government – Yukon, the Northwest Territories and Nunavut.*

These three territories more or less define the word 'vast'. Canada's seven most easterly provinces, including massive Ontario and enormous Quebec, would fit inside these three and still leave room over. Imagine our seven easterly provinces (which most foreigners already think are sparsely populated) with just 100,000 or so people in them, rather than 24 million.

Clearly, when it comes to the North's population, sparse is the word. Of the 75 communities in the three northern territories, 55 are home to fewer than 1,000 residents. Even Yellowknife and Whitehorse – the two largest northern communities – have a maximum population of approximately 19,000 and 20,500 inhabitants respectively². The number of people per 100 square kilometres in Nunavut is 1.5; in the Northwest Territories (N.W.T.), 3.6; and in Yukon, it is 6.4. The comparable number for Canada as a whole, including the North, is 351.³

Perhaps it is because there are so few people in the North that too many southerners tend to define the North in terms of resources rather than human beings. Canada was built on the development of its vast natural resources, and many Canadians see the North as the last frontier in terms of resource development.

Top End Resources

The North's resources are rich, and their potential makes entrepreneurs dream.

Yukon is home to many significant mineral deposits. In the past gold, silver, copper, tungsten, asbestos, cadmium, lead, nickel and platinum group elements have been mined. Exploration has shown that there is huge potential for mining barite, coal, iron ore, and molybdenum, as well as additional deposits of platinum group minerals, nickel and even some gemstones (emeralds). Many of the deposits appear to be world class. The iron ore deposit in the northeastern part of Yukon is one of the largest in the world. The tungsten deposits (located just over the boundary

¹ Inuit Tapiriit Kanatami, "An Integrated Arctic Strategy", January 2008, <http://www.itk.ca/search/node/%22An%20Integrated%20Arctic%20Strategy%22> .

² Statistics Canada, 2006 Census, 2006 Community Profiles, <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/index.cfm?Lang=E>

³ Statistics Canada, 2006 Census, <http://www12.statcan.ca/english/census06/data/popdwell/Table.cfm?T=101>, [last accessed April 6, 2009].

in the N.W.T. but only accessible through Yukon) are estimated to contain 15 percent of the world's total reserves.⁴

Diamond mines contribute about 50 percent of the Northwest Territories' GDP.⁵ Radium and uranium deposits have been mined in the vicinity of the Great Bear Lake; gold was extracted near Yellowknife; and lead, zinc and tungsten mines have also proven profitable in the past. Natural gas fields are opening throughout the N.W.T., although full exploitation awaits completion of the Mackenzie Valley gas project.

Nunavut's geology offers the promise of vast mineral wealth including gold, lead, zinc and diamonds. The Territory's first diamond mine began production in 2006 and nine other mines are expected to come into production over the next five to ten years. More than \$200 million was spent on mineral exploration in Nunavut in 2007.⁶

Distances and Climate Define Opportunities

Distances and climate have always presented formidable challenges to the people who live in the North, as well as for those who might like to invest there. The distances aren't changing. But climate is changing. Warming temperatures in the North are likely to make investment less prohibitive to outsiders. That, in turn, may make the lives of many northerners better. Or it may make them worse.

First, distances. Being so remote from markets, only the highest-grade ores or other product values justify the high costs of purchasing construction and operating materials and transporting machinery and people to and from a mine site. Transportation is a huge issue. It is very expensive to build permanent roads or railways across the rugged terrain. Indeed, Nunavut has just one highway in the entire Territory (it connects the mining community of Nanisivik to Arctic Bay, a distance of 21 kilometres). The N.W.T. and Yukon enjoy a more extensive network of all-weather roads, but even so their combined total of 7,200 kilometres is infinitesimally small compared to the complex network of roadways in the South.⁷ Think about it – Canada as a whole has more than 1.4 million kilometres of permanent roads.⁸ Of those, only one-fifth of one percent is located in these three huge northern territories.

⁴ Government of Yukon, *Discover Yukon's Mineral Wealth*, http://www.geology.gov.yk.ca/pdf/discover_yukon.pdf, [last accessed April 6, 2009].

⁵ Government of the Northwest Territories, Department of Industry, Tourism and Investment, <http://www.itl.gov.nt.ca/MediaRoom/DYK.shtml#diamondsanchor>, [last accessed April 6, 2009]

⁶ Northern Development Ministers Forum, *Focus North: Nunavut*, http://www.focusnorth.ca/ndmf_nunavut.htm, [last accessed April 6, 2009].

⁷ Alberta, for example, has over 20,000 km of paved roads and highways, yet its land mass is roughly ¼ the size of the N.W.T. and Yukon. <http://www.albertacanada.com/investlocate/1086.html>, [last accessed April 6, 2009].

⁸ *The Canadian Atlas Online*, <http://www.canadiangeographic.ca/atlas>, [last accessed April 6, 2009].

Winter roads – mainly ice roads – have traditionally provided reliable transportation routes between November and April. The most significant winter road in the N.W.T. is the Tibbett to Contwoyto road that covers 568 kilometres from Yellowknife to the Echo Bay Mine site at Lupin in Nunavut. This road, 87 percent of which is over frozen lakes, was first licensed and operated by Echo Bay Mines Ltd. from 1979 to 1998, at which time a Joint Road Venture was initiated with BHP Billiton, and Diavik Diamond Mines. The road carries construction equipment, building materials, equipment parts, power generators and essential survival goods such as food and fuel for electricity generation.⁹ If these essentials do not come in during the short winter season they must be flown in at high cost.

“For a variety of environmental reasons, the pace and reach of global warming are more pronounced in the Arctic than in other parts of the world. Arctic regions and communities face some unique problems of change and adaptation, as well as sharing in problems facing the planet as a whole.”

Source: Inuit Tapiriit Kanatami,
An Integrated Arctic Strategy,
January 2008, p.5

Evidence of Climate Change

Climate change is a very big issue in the North. It is clearly evident to northern residents that climate change is real, it is here, and that action must be taken now to address it.¹⁰ There are two ways of doing that: mitigation, and adaptation. Committee members heard a wide variety of anecdotal evidence of climate change, and heartening evidence that communities are doing their best to mitigate their contributions to the problem, even though those contributions are miniscule in comparison to the damage being done to the northern environment from carbon dioxide emissions in other parts of the world.

The People of the North

“The vision of the North as homeland originates from those who live, work and play there, whereas its conception of a frontier has southern roots. The latter is solely motivated by a desire to exploit natural resources, while the former is informed by thousands of years of indigenous use of the land and the sea. The vision of the North as frontier is myopic and simplistic.”

*Dr. Karim-Aly S. Kassam,
International Professor,
University of Calgary,
2001¹¹*

⁹ Nuna Logistics Inc., *The Winter Road*, http://www.nunalogistics.com/projects/winter_road/index.html, [last accessed April 6, 2009].

¹⁰ Jamie Bastedo, “On the Frontlines of Climate Change –What’s really happening in the Northwest Territories”, Cygnus Environmental 2007, <http://sen.parl.gc.ca/nsibbeston/Final%20for%20WEB%20or%20Email.pdf>, [last accessed April 22, 2009]

¹¹ *Passion for Identity: Canadian Studies for the 21st Century*. Scarborough; Nexlson Thomson Learning, 00 433-455.

The committee has discussed the immensity of the land and waters that constitute the North. We have discussed the North's bountiful resources. We have discussed the challenges of great distances and uncertain climate. But what must be discussed before this report attempts to wrestle with some of the key issues that face Canada in the North are the people of the North.

Whether your main interest in what transpires on top of the world is . . .

- The social and economic well being of the North's inhabitants,
- Protection of the North's fragile environment,
- Development of the North's resources,
- Ensuring Canadian sovereignty in the North, or
- All of the above,

. . . members of the committee are convinced that understanding and dealing with the needs and wishes of the inhabitants of the North are key to success in every one of these areas.

We have one more important point to make here: those who presume that the needs and wishes of northerners are the same as the needs and wishes of southerners are doomed to ignorance. There is a great deal of diversity within the North's population of 100,000 + people. But most northerners – whether they were born in the North or have moved to the North – know that protocols, arguments and attitudes that help overcome challenges in the South will not necessarily lead to success in the North.

If Canada as a country is to play an effective and fair role in the North, the northern homeland must be on side. Take sovereignty. Northern sovereignty issues are never going to be settled militarily – one cannot imagine a Canadian-Russian shootout in fragile northern waters, and one cannot imagine Canada winning such a shootout were it to occur. Sovereignty issues are far more likely to be settled in Canada's favour if we can offer international courts evidence that our nation is helping to sustain the people who have actually lived in the North for thousands of years – and sustain them in ways that respond to their expressed wishes. Resource projects are far more likely to move ahead if northern inhabitants feel they are being dealt with fairly.

Senator Sibbeston: “I come from the Northwest Territories. I am particularly interested in what you say with respect to sovereignty and the effect on or benefit to the Inuit people living in the Arctic. What do they contribute to the question of sovereignty?”

Donat Pharand, Professor Emeritus, Department of Geography, University of Ottawa: “. . . It is well documented that the Inuit have used Amundsen Gulf, Barrow Strait and Lancaster Sound, those three areas in particular, from time immemorial . . . The historic use of those waters by the Inuit could be used to consolidate . . . and solidify some of those lines in particular.”¹²

¹² Donat Pharand (University of Ottawa), Proceedings (Evidence) of the Standing Senate Committee on Energy, Environment and Natural Resources, Issue # 10, 27 May 2008.

I. Who are the People of the North?

“Public pronouncements on northern policy priorities rarely mention Inuit and other Aboriginal peoples and, when they do, the references are footnotes and afterthoughts . . . Federalism belongs to all of us: the front-line role of managing the Canadian Arctic should be entrusted to the peoples of the Canadian Arctic.”

Mary Simon,
President, Tapiriit Kanatami¹³

Here are a few basic facts about the people of the North and how they live. Of course numbers and other facts cannot come close to capturing the flavour of life in the North, but at least they are a starting point to understanding what makes the Territories tick.

ABORIGINALS: In Nunavut, 85 percent of the population is primarily Inuit.¹⁴ In the Northwest Territories, 50 percent of the population is Aboriginal.¹⁵ In Yukon, it is an estimated 25 percent.¹⁶ While many Aboriginal Canadians have adopted some of the trappings of southern lives (teenagers engrossed in cell phone conversations are not an unusual sight), there is also a strong attachment to traditional ways that manifests itself in many ways, particularly governance [see below].

COMMUNITIES: Communities tend to follow the patterns of traditional settlement, and therefore usually nestle beside rivers, lakes and coastal areas. Generally speaking, each of the three Territories has one or two larger population centres and many smaller communities.

EMPLOYMENT: Statistics Canada reported in its 2006 Census that 21,350 were employed in the Northwest Territories, 17,315 in Yukon, and 10,670 in Nunavut.¹⁷ The total of 49,335 makes

¹³ Simon, Mary. “Federal northern strategy: back to Diefenbaker or building for the future? *The Hill Times*, March 31, 2008.

¹⁴ Statistics Canada, *2006 Census*, <http://www12.statcan.ca/english/census06/data/profiles/community/Details/Page.cfm?Lang=E&Geo1=CSD&Code1=6204003&Geo2=PR&Code2=62&Data=Count&SearchText=Iqaluit&SearchType=Begins&SearchPR=62&B1=All&Custom>, [last accessed April 6, 2009].

¹⁵ Indian and Northern Affairs Canada. <http://www.ainc-inac.gc.ca/enr/clc/adp/ia/nwt-eng.asp>, [last accessed April 6, 2009].

¹⁶ Statistics Canada, *Aboriginal Population Profile*, <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92594/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=PR&Code1=60&Geo2=PR&Code2=01&Data=Count&SearchText=Yukon%20Territory&SearchType=Begins&SearchPR=01&B1=All&GeoLevel=&GeoCode=60>, [last accessed April 6, 2009]. Aboriginal people are those persons who reported identifying with at least one Aboriginal group (i.e., North American Indian, Métis or Inuit) and/or those who reported being a Treaty Indian or a Registered Indian as defined by the Indian Act and/or those who were members of an Indian Band or First Nation.

¹⁷ Statistics Canada, *Employed labour force by place of work, by province and territory*, <http://www40.statcan.ca/l01/cst01/labor40a-eng.htm>, [last accessed April 6, 2009].

up about half the population of the three territories. Many northerners are employed by community and territorial governments, but others make their living in a wide variety of ways, including hunting, trapping, fishing and other traditional occupations. But there are also diamond miners, oil company employees, shopkeepers, and just about every other occupation that can be found in the South. Statistics Canada reports that, for 2007, average weekly earnings – including wages and salaries, social assistance and health care – was lower than the Canadian average of \$703.04 in Nunavut (\$656.69), but higher in N.W.T. (\$1,293.41) and Yukon (\$850.12).¹⁸

COSTS: In many cases, food needs to be flown into the North. One litre of milk can cost as much as \$4.49, compared to about \$1.69 in Calgary.¹⁹ Of course many people rely on indigenous food, for reasons of health, cost and social relationships. But other northern costs are also high. Building transmission lines to serve remote communities hundreds of kilometres over difficult terrain cannot be done cost-effectively. Most of the smaller communities rely on their own diesel generators, the fuel for which must also be imported by air or barge. The N.W.T. government estimated that utility costs in 2005 were 93 percent higher than the Canadian average.²⁰

GOVERNANCE: We all know the territories are not provinces, but what does that mean exactly? One big difference is that, in southern Canada provincial governments have jurisdiction over resources whereas in the territories, the federal government retains and controls natural resources. Royalties from resource development are paid to Ottawa, not to Iqaluit, Yellowknife or Whitehorse. Territorial governments are forced to rely heavily on federal grants. Only a relatively small proportion of their revenues come from taxes and permit fees for which authority has been transferred from the federal government to a particular territorial government. So far Yukon is the only territory to have gained some control over natural resources, but even there the transfer was of administrative responsibility not ownership. The bulk of Yukon's revenues still flow from federal grants. There is some joint management of resources written into settlements between the federal government and a number of First Nations and Inuit governments. Various land claims agreements have returned ownership of resources to Aboriginal peoples in Settlement Lands, and granted them surface rights in Traditional Lands. As stated in a recent review of regulatory processes in the North, "the basic philosophy underlying the framework is that those associated with the land, which is to be impacted by proposals for development, should have significant input into the decision-making respecting that proposed development."²¹

¹⁸ Statistics Canada, *Average weekly earnings, health care and social assistance, by province and territory*, <http://www40.statcan.gc.ca/l01/cst01/health23-eng.htm>, [last accessed April 6, 2009].

¹⁹ CBC News, "N.W.T. MLAs call for milk subsidy in remote communities," September 24, 2008 <http://www.cbc.ca/canada/north/story/2008/09/24/nwt-milk.html>, [last accessed April 6, 2009].

²⁰ Government of the Northwest Territories "Energy and the Economy," <http://www.itn.gov.nt.ca/publications/2007/Energy/Energy%20And%20The%20Economy%20FactSheet.pdf>, [last accessed April 6, 2009].

²¹ Indian and Northern Affairs Canada, May 2008. *Road to Improvement The Review of the Regulatory Systems Across the North* ("the McCrank Report"), p.2.

II. What We Heard

Before our trip, the committee spent many weeks preparing, reading recommended documents and listening to testimony from northerners and people who work with northerners. We asked questions of many official witnesses in Ottawa and had informal discussions with countless other people. We received excellent presentations on a broad range of topics related to our mandate. Committee members were impressed with the knowledge and passion of those who took the time to help us on our mission. As we listened, four overarching areas of concern began to emerge:

- A. The need to deal with climate change,
- B. The need to strengthen infrastructure,
- C. The need for more comprehensive research, and
- D. The need to facilitate governance.

A. The Need to Deal With Climate Change

“The reality is that the Arctic, from a climatic condition, is fundamentally changing. It is changing to a degree that both Western science and traditional knowledge are having trouble coming to terms with how drastically and fast the change is occurring.”

*Rob Huebert,
Associate Director of the Centre
for Military and Strategic Studies,
University of Calgary*

Climate change is a huge issue in the North. The North has been compared to the canary sent down into the mine – if it dies, the mine is unsafe. But that suggests that the well-being of the canary is incidental, which is hardly the case with respect to the well being of northerners. They matter, and their way of life is being imperiled by climate change. It is clear to northerners that climate change is real and that urgent action needs to be taken, both to mitigate it and adapt to its effects.

What shocks so many of the people we talked to is the rapid rate of ecological change being experienced in the North: “it far exceeds earlier predictions,” according to David Livingstone, Director, Renewable Resources and Environment, Indian Affairs and Northern Development.²² Committee members heard that

“For a variety of environmental reasons, the pace and reach of global warming are more pronounced in the Arctic than in other parts of the world. Arctic regions and communities face some unique problems of change and adaptation, as well as sharing in problems facing the planet as a whole.”

Source: Inuit Tapiriit Kanatami,
An Integrated Arctic Strategy
January 2008, p.5

²² David Livingstone, (Director: Renewable Resources and Environment, Indian and Northern Affairs Canada), Meeting in Yellowknife, Northwest Territories, 2 June 2008.

the Mackenzie Delta has already warmed an estimated two to three degrees in the past 10 or 15 years. Further warming is likely to cause significant damage to this fragile environment.²³

It is true that much of the evidence we received on climate change was anecdotal. But gloomy anecdotes are sure indicators that frightening statistics are on their way. One small example: It actually rained one mid-winter day not long ago in Inuvik. This may induce a shrug from Vancouverites, but it was an historic event at 68 degrees latitude – an aberration complete with thunder and lightning that nobody this far north had ever experienced before. Buildings as far north as Inuvik are actually beginning to list as the permafrost melts, a phenomenon that also threatens the stability of wastewater and sewer systems.

Water levels are rising all along the northern coast; villagers showed us where they'd already lost as much as four metres of coastal land in Tuktoyaktuk. One man told us about a personal disaster that occurred after he tied his dogs out near water where he had tied them for years. They all drowned in an unprecedented tidal surge. Glaciers are melting. Changes in snow cover and ice conditions in marine waters and freshwater lakes are forcing many hunters to abandon their traditional patterns of food gathering. Roads are becoming like roller coasters. The winter road built to provision diamond mines in the N.W.T. succumbed to warm weather earlier than usual in 2006. Needed supplies could not all be trucked in before the road melted, so the companies had to hire air freighters at a high cost.

Climate change is also having a significant impact on caribou. The herds appear to be shrinking; some observers are convinced they are starving. The theory is that warmer summers have bogged down herds and made it more difficult for them to reach their calving grounds. On a recent expedition, a hunter we talked to saw not one calf, when normally he would have seen many.

The change is threatening many northerners' food security and their livelihoods. In order to ensure a sustainable caribou population, northerners have been forced to introduce new regulations, which restrict hunting to certain prescribed areas and dates. There could also be problems with some invasive southern species that have begun to move north as the weather changes. Elk, white tail deer and mountain lions have been sighted well out of their normal range, which was unheard of ten years ago. Similarly, magpies, crows and house sparrows have been spotted in areas where they are not normally found. Some of these species bring potential problems. For instance, the white tail deer carry parasites fatal to species indigenous to the North. Many northerners are also alarmed about growing infestations of spruce beetles, fearing that these pests may wreak the same havoc as the pine beetle has in British Columbia.

The U.S. government's decision to place polar bears on its endangered species list – partially because of the belief that the future of the bears is threatened by climate change – is one of those motherhood decisions that warm the hearts of all animal lovers. Everyone loves polar bears. The downside for a sizable number of northern hunters and guides is a loss of an important

²³ Bev Buckway, (Mayor of Whitehorse), Meeting in Whitehorse, Yukon, 6 June 2008.

source of income earned from southern hunters in search of trophy pelts. The hunters and guides, like the bears, are victims of climate change.

***Mitigation of Climate Change Important,
But Adaptation Also Essential***

The North's population of 100,000+ is almost microscopic in the context of the earth's 6.8 billion inhabitants. That alone should make it evident that northerners are not the primary cause of the climate change that surrounds them and threatens their way of life.

Nevertheless, many northern communities are making admirable efforts to mitigate climate change. Most of these efforts are happening in larger communities with sufficient resources to take action. The municipality of Yellowknife, for instance, is working with local industries to share excess heat and power in an effort to minimize electricity generation. An audit showed space heating to be the primary source of Yellowknife's greenhouse gas emissions, so the city introduced a more energy efficient building code.

A municipal energy planning committee has also looked into the possibility of district heating rather than individual unit heating. Alternative energy sources, such as wood pellet burners, are being introduced. The burners are efficient and give off very little in the way of greenhouse gases. The value of these units was obvious to Mark Heyck, Yellowknife's deputy mayor, and the city has a program to install more of them.

"Super green homes will be so energy efficient, some people are saying you could heat your home with a cat. In a really cold winter, you may need two cats."

The Hon. Jim Kenyon, Minister of
Economic Development,
Yukon Government

The city of Whitehorse, in the meantime, is implementing a Yukon Green Home Strategy that aims to produce more energy efficient homes. Jim Kenyon, Minister of Economic Development for Yukon, says the strategy is producing super-insulated houses – "R2000 on steroids". "It will cost approximately an additional \$18,000 to build an average home, but that will save approximately \$13,000 in the heating plant and the balance would be recovered in a matter of a couple of years. From that point on, the operation and maintenance cost would be extremely low."²⁴

Whitehorse municipal officials showed committee members their energy efficient fire hall and public safety building. City council would like to encourage the development of sustainable neighbourhoods, a concept that is gaining momentum in many cities in southern Canada. To encourage citizen participation and support, it held a series of "design charettes" to explore how multi-use developments combining retail and professional services, low-rise condominiums/rental apartments, and pedestrian-only access could contribute both to greater energy efficiency and an enhanced quality of life. Although the community process won awards, officials admitted that neighbourhoods have been slow to embrace the concept.²⁵

²⁴ The Honourable Jim Kenyon, Yukon Legislative Assembly, Hansard, 14 May 2008.

²⁵ Bev Buckway, Mayor of Whitehorse, Meeting in Whitehorse, Yukon, 5 June 2008.

Dealing with Harsh Reality

All these measures being taken to mitigate the effects of climate change are certainly commendable, and in this respect committee members were very impressed. But northerners are realistic about the fact that a lot of damage attributable to climate change has already been done – and more is on the way. No amount of mitigation of emission of greenhouse gases in northern communities is going to change that.

When houses are sinking into the muskeg, waters are rising, ice roads are melting and game is disappearing, measures need to be taken to adapt to a phenomenon that is unlikely to go into retreat in anybody's lifetime. Committee members were told repeatedly that the federal government needs to stop pretending that efforts at mitigation are in themselves going to ensure the survival of northern communities, and take action to deal with damage that is already wreaking havoc. Coastal erosion was cited as an example. Despite dramatic land losses, we were told that no serious measures are being taken to address the problem.²⁶

It is clear that the federal government must tackle climate change on both fronts –mitigation and adaptation – and it needs to do so with relentless vigour. In the words of Ronald Thompson, Interim Commissioner of the Environment and Sustainable Development , Office of the Auditor General of Canada, told the committee:

“Clearly, in addressing complex and long term issues such as adaptation to climate change, there will be a need for the government to, if I can use the vernacular, stick to it over the long term. That is, to work with a sense of urgency, year in and year out, for many years at a time.”²⁷

²⁶ Nellie Cournoyea, (CEO/Chair, Inuvialuit Regional Corporation). Meeting in Inuvik, Northwest Territories, 4 June 2008.

²⁷ Ronald Thompson, (Interim Commissioner of the Environmental and Sustainable Office of the Auditor General), Proceedings (Evidence) of the Standing Senate Committee on Energy, Environment and Natural Resources, Issue # 10, 4 March 2008.

B. The Need to Strengthen Infrastructure

“ . . . the changes in permafrost conditions have significant implications for the design and maintenance of northern infrastructure . . . with the reduction of sea ice cover and increased importance of marine transportation which will result from that, the result will be a less remote Arctic, bringing both opportunities for growth in a range of economic sectors and challenges associated with culture, security and the environment – so we see both opportunities and challenges.”

*Mark Corey, Deputy Minister,
Earth Sciences Sector,
Natural Resources Canada*²⁸

“Sovereignty must be built around people and infrastructure to show that people are actually using it.”

*Nellie Cournoyea,
Inuvik,
June 4, 2008*²⁹

Buildings. Pipelines. Water and sewer facilities. Communications networks. All kinds of infrastructure kept cropping up in our in discussions with northerners.

Municipalities in the North are facing an infrastructure deficit much like their counterparts in southern Canada. However, their need is greatly exacerbated by the effects of global warming that are hitting the northern territories earlier and harder than the southern provinces.

Derek Lindsey, Mayor of Inuvik, told us that it will cost at least \$140 million to repair buildings damaged by melting permafrost, and the problem is just beginning to manifest. This underscores the urgent need for research and development of solutions for melting permafrost. Ice roads have traditionally been lifelines in the North. But they have started to melt weeks earlier, which means at least some of them will probably have to be replaced with all-weather roads, which can be very expensive over long distances. The Government of the Northwest Territories budgeted \$1 million in May 2008 to fund a 22 kilometre all-weather access road from a gravel pit known as “Source 177” to Tuktoyaktuk.³⁰ This will help maintain a reliable gravel supply for the city, but it is just a start on the new network of roads likely to be needed.

²⁸ Mark Corey, (Deputy Minister, Earth Sciences Sector, Natural Resources Canada), Proceedings (Evidence) of the Standing Senate Committee on Energy, Environment and Natural Resources, Issue # 8, 1 May 2008.

²⁹ Nellie Cournoyea, (CEO/Chair, Inuvialuit Regional Corporation), Meeting in Inuvik, Northwest Territories, 4 June 2008.

³⁰ Government of the Northwest Territories, 2008 – 2009 Supplementary Appropriation No. 1, May, 2008, 18: <http://www.fin.gov.nt.ca/documents/budgetdocuments/supps/2008-2009-Supplementary-Appropriation-No1.pdf> [last accessed April 6, 2009].

Mackenzie Valley Gas Project

It has been estimated most recently that the Mackenzie Valley gas project would cost \$16.2 billion, but it, too, would depend on reliable transportation infrastructure. So the real cost could increase if global warming continues to disrupt the North. Robert Reid is President of the Mackenzie Valley Aboriginal Pipeline LP, which will be a part owner in the project. He told the Committee that global warming has already changed the time estimate for construction from two years to three years.³¹

The Mackenzie Valley gas project is of vital interest in the North. Most northerners we talked to were anxious to get on with construction as soon as the Joint Review Panel and the National Energy Board bring in their reports, all land claims are settled, and the federal government gives its approval. Committee members found strong (but not universal) support for the project in most of the communities we visited. Should the project proceed, it will facilitate the development of an estimated 9 trillion cubic feet of onshore and offshore natural gas reserves in the North. According to Mr. Reid, it would also include access and benefit payments when it crosses Aboriginal land, as well as provide access taps for each community located within a reasonable distance of the pipeline.

Alternative Energy

We were told that there has been a great deal of discussion about the possibility of introducing alternative energy projects in the North, but that municipalities don't have the kind of money that would be required to pursue them. Some funding assistance has been forthcoming from the Federation of Canadian Municipalities (FCM). Both Yellowknife and Whitehorse are doing feasibility studies on geothermal heating, supported by FCM's Green Municipal Fund. The Green Municipal Fund was initiated through a \$550 million endowment from the federal government. Speaking on behalf of the Municipality of Yellowknife, Deputy Mayor Heyck told us all Canadians would benefit if the federal government doubled its endowment.³²

Northerners are exploring the use of wind power at various locations. Tuktoyaktuk would like to install two wind turbines to supply an estimated 20 to 30 per cent of the town's power, at an estimated cost of about \$1.5 million dollars.³³ Natural Resources Canada has committed \$300,000 to the development, but that leaves a significant funding shortfall. David Tenney, of Yukon Chamber of Mines, told committee members that at least one mine in Yukon Territory will be experimenting with wind as an energy source. If the experience at that mine proves successful, more wind turbines will be installed.³⁴ Mines consume a great deal of diesel fuel, so a renewable energy source such as wind power would be most welcome.

³¹ Robert Reid, (President, Mackenzie Valley Aboriginal Pipeline LP), Proceedings (Evidence) of the Standing Senate Committee on Energy, Environment and Natural Resources, Issue # 10, 27 May 2008.

³² Mark Heyck, (Deputy Mayor of Yellowknife), Meeting in Yellowknife, Northwest Territories, 2 June 2008.

³³ Mervin Gruben, (Mayor of Tuktoyaktuk), Meeting in Tuktoyaktuk, Northwest Territories, 5 June 2008.

³⁴ David Tenney, (Director, Yukon Chamber of Mines), Meeting in Whitehorse, Yukon, 6 June 2008.

C. The Need for More Comprehensive Research

Even as increasing pressures from climate change and non-renewable resource development pose new challenges for Canada's North, policy and decision makers are too often bedeviled by an insufficient knowledge base. Witness after witness emphasized the need for more data, whether they were talking about the impacts of resource exploitation, the effect of global warming or sovereignty in the Arctic.

"Sound policy making and decision making must be grounded in fact. Global climate change amplifies the stakes ... There is ample scope for misunderstandings between Aboriginal and non-Aboriginal participants in research for a variety of historical and cultural reasons."

Source: Inuit Tapiriit Kanatami,
An Integrated Arctic Strategy
January 2008, p.23

Baseline Data

Committee members were told that if ecosystems in the North are to be protected, early and persistent monitoring is crucial. There is no question that the sheer size of the territories militates against any simplistic or inexpensive answers to this problem. As Terry Billy, a councillor with the Council of Yukon First Nations, reminded us, "there is no one North".³⁵ Filling gaps in the ecological and other knowledge bases would help assure that both public and private sector initiatives are in everyone's best interests in the coming years.

Many of the efforts to collect data in the North have been associated with short term initiatives related to proceeding with specific projects. Different regions of the North need a more coherent picture of forces that are likely to interact systematically. Additional resources, coordination and knowledge are needed to lay a foundation for addressing longer-term issues.³⁶

The N.W.T.'s Cumulative Impacts Monitoring Program (CIMP) offers an excellent example of this approach. Mandated by the *Mackenzie Valley Resource Management Act*, and the Sahtu, Gwich'in and Tlicho Land Claim Agreements, CIMP uses a community-based, partnership approach to design and implementation. A working group reviews and ranks proposals for funding, and decides on successful recipients according to CIMP application criteria. Since its inception in 1999, CIMP has provided funding for over 100 short term monitoring and research projects conducted by an array of government, Aboriginal, academic and non-profit organizations.

Sadly, CIMP has largely been forced to stutter along with ad hoc funding through departmental reallocations. Intermittent, unpredictable and untimely contributions have been the norm over the past decade and no long term commitment to sustained funding has ever been made. The multi-stakeholder Working Group's Five Year Work Plan outlines a requirement for \$16.2 million over five years (approximately \$3.2 million annually). A Treasury Board

³⁵ Terry Billy, (Council of Yukon First Nations), Meeting in Whitehorse, Yukon, 5 June 2008.

³⁶ David Livingstone, (Director: Renewable Resources and Environment, Indian and Northern Affairs Canada), Meeting in Yellowknife, Northwest Territories, 2 June 2008.

submission for this commitment is now in its 11th version and still no commitment has been made.

Natural Resources Canada has published a compendium of existing research findings on climate change that could serve as an initial stepping stone toward coordinating the current body of knowledge.³⁷ More needs to be done in this crucial area. One suggestion, offered by David Livingstone of Indian and Northern Affairs Canada (INAC), would be to build a series of scenarios, models and projections to determine whether science supports the growing accumulation of anecdotal evidence that climate change is riding an upward curve. The models could then be applied to specific issues such as permafrost melting. Understanding various precise components of global warming impacts would be extremely useful in helping northerners devise effective policies and programs to deal with anticipated impacts.³⁸

Honouring Traditional Knowledge

Traditional Ecological Knowledge (TEK) is a system of knowledge accumulated by indigenous peoples whose close association with the land over many thousands of years has heightened their understanding of how natural processes work together. Environment Canada describes three categories of TEK:³⁹

- The first category concerns knowledge about and a specialized vocabulary to describe specific components or aspects of plants, animals, and phenomena. This is somewhat similar to the field of systematics, with its attendant systems of classification.
- The second category concerns the development, evolution, and use of appropriate technologies for hunting, fishing, and trapping.
- The third category is more complex and is the least well understood, yet it is potentially the most significant of the three. It concerns the understanding of and intimate relationship with environmental systems as a whole.

Integrating TEK with western science is notoriously difficult. Stories abound of southern researchers either ignoring or abusing TEK. We were told of one instance in which an elder shared information about an ancient cache of mammoth bones with a visiting scientist, who promptly published a paper about his “discovery” in a learned journal without acknowledging the First Nations’ intellectual property in the subject.⁴⁰ That is not an appropriate way to honour

³⁷ Natural Resources Canada “From Impacts to Adaptation,” http://www.adaptation.rncan.gc.ca/assess/2007/index_e.php [last accessed April 6, 2009]

³⁸ David Livingstone, (Director: Renewable Resources and Environment, Indian and Northern Affairs Canada), Meeting in Yellowknife, Northwest Territories, 2 June 2008.

³⁹ Environment Canada, “The State of Canada’s Environment 1996,” <http://www.ec.gc.ca/soer-ree/english/SOER/1996report/Doc/1-6-9-5-6-1.cfm> [last accessed April 6, 2009].

⁴⁰ Terry Billy, (Council of Yukon First Nations), Meeting in Whitehorse, Yukon, 5 June 2008.

traditional knowledge. In many cases, TEK has brought valuable information and insights to the table. It needs to be harmonized with other knowledge sources in order to give us a more comprehensive understanding of the North.

Arctic Research Station

The Speech from the Throne of October 16, 2007 committed the Government of Canada to delivering a Northern Strategy, including the construction of a world class Arctic research station.⁴¹

Subsequently Indian and Northern Affairs Canada commissioned a peer review of stakeholder input into a proposed agenda for the promised Arctic research station. The Council of Canadian Academies convened an international panel of scientists to undertake the review, which confirmed four science priorities suggested by the stakeholders:

- Sustainable resource development,
- Environmental science and stewardship,
- Climate change, and
- Healthy and sustainable communities.

The panel added observation and monitoring, which it said constitute “an indispensable core activity for building our knowledge base, understanding the environment, exercising stewardship and managing resource development.”⁴²

Several witnesses recommended that any such funding be dedicated to a research *network* rather than a single institute, arguing that a network would be better able to capture a wide diversity of research subjects in addition to optimizing results from existing research programs. Two models were put forward. One is CAVIAR (Community Adaptation and Vulnerability in Arctic Regions), an international research consortium consisting of partners from eight Arctic nations, including Canada. The second is ArcticNet, which brings together a network of researchers and their partners in Inuit communities, government and the private sector.

The panel convened by the Council of Canadian Academies did not recommend such a network, offering instead a “two-hub model” with a logistical hub in a central location, as well as a scientific hub in “an attractive and scientifically interesting area”.

However, the addition of monitoring to the responsibilities of this project did fill an important void. In a paper called *Monitoring the Mackenzie Gas Project* prepared for the Water Resources

⁴¹ Government of Canada, “Speech from the Throne: Protecting Canada’s Future,” November 19, 2008 <http://www.sft-ddt.gc.ca/eng/media.asp?id=1364> [last accessed April 6, 2009].

⁴² Council of Canadian Academies, *Vision for the Canadian Arctic Research Initiative*, November 2008, p.10. The other theme added to the priorities list for the initiative is technology.

Division of Indian and Northern Affairs Canada, author C.R. Burn made the following observations:

“[A] monitoring program should be seen as an investment in capacity for future environmental governance in the project area, so local personnel should be professionally involved to the greatest extent possible . . . in our North, the lack of information on specific sites and the short duration of many environmental records mean that data collected in structured, formalized and open monitoring systems will facilitate deliberations of regulatory panels and boards struck to government future projects.”⁴³

Good Research Underway

A number of impressive research activities are already taking place in the North, many in smaller institutes or facilities affiliated with northern colleges. One of the most interesting is a field study to determine ways in which clathrate hydrates could be extracted and used for fuel. Clathrate hydrates (or gas clathrates or gas hydrates) are “ice-like substances composed of water and natural gas that form when gases, (mainly biogenic methane produced by microbial breakdown of organic matter) combine with water at low temperature and high pressure.”⁴⁴ These hydrates exist under large portions of the world's Arctic areas and on deep sea continental slopes in water depths greater than about 600m. All three Canadian continental margins contain gas hydrates. The Mackenzie River delta, in the N.W.T., contains some of the most concentrated deposits in the world.⁴⁵ Gas hydrates can also exist in permafrost, as demonstrated in the Mallik gas hydrate field in the permafrost of the Mackenzie Delta.⁴⁶

Scientists believe that these methane hydrates could be one of humanity's primary energy sources in the future, but no economic way has yet been found to extract them. Furthermore, methane is one of the major ‘greenhouse gas’ contributors to climate change. A test well was drilled in 2008 under the auspices of the Geological Survey of Canada as part of an ongoing study. Funding was provided by the Japan National Oil Corporation, while onsite management and data collection were conducted by the Aurora Research Institute out of Inuvik.⁴⁷ Japan is aggressively exploring this resource potential.

⁴³ Burn, C.R., Monitoring the Mackenzie Gas Project, 12 August 2007.

⁴⁴ NRCAN, Earth Sciences Sector, Priorities, Gas Hydrates - Fuel of the future? http://ess.nrcan.gc.ca/2002_2006/ghff/index_e.php

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ NRCAN, Earth Sciences Sector, Priorities, Geological Survey of Canada, Mallik 2002, Backgrounder, Mallik Gas Hydrate Research Well Program, http://gsc.nrcan.gc.ca/gashydrates/mallik2002/backgrounder_e.php

⁴⁷ Andrew Applejohn, (Director, Aurora Research Institute), Meeting in Inuvik, Northwest Territories, 4 June 2008.

D. The Need to Facilitate Governance

Governance structures in the North are unique. Nowhere else in Canada does a combination of federal resource ownership, delegated authorities, elected councils, Aboriginal and territorial governments constitute governance. For southern Canadians, the complex interrelationships can seem bewildering. The Territories constitute one of the most advanced models of shared decision-making in the world, but it is still evolving and those involved are still looking for ways to make that decision-making process less ponderous.

Regulatory framework

Consider the approvals process for resource developments. A regulatory framework has evolved over time, as land claims have been settled. One consequence of this “is that more regulatory powers are now exercised by more bodies in more areas than ever before. Across the North, the previous jurisdiction of INAC and two water boards (for Northwest Territories and present day Nunavut and for Yukon) have been replaced and supplemented by 20 plus co-management bodies; each with their own membership, staff and advisors. The largest number of these boards is found in the Northwest Territories.”⁴⁸

Clearly, consensus is a watchword in the North; given the number of oars in the water, the boat is unlikely to go far unless all these decision-makers paddle together. But finding consensus can be a far more frustrating process than proceeding by simple majority rule. Many witnesses addressed this in connection with the Mackenzie Valley gas project. We heard many expressions of frustration over extended timelines for the review process that has been ongoing since 2004 and will not end until 2010 at the earliest. The committee repeatedly listened to complaints that it is time for a final decision to be made. Uncertainty about the future of the project translates into uncertainty over planning, funding and marshalling of resources all down the line. There are many northerners who feel they have been waiting too long for jobs and other benefits that they believe will accompany the building of the pipeline.

“In recommending restructuring in the Northwest Territories there has been recognition that this will only be accepted if there is a genuine effort to include the voice of the North through effective Land Use Plans, a northern Land and Water Board (MVLWB), and a northern Environmental Assessment Board (MVEIRB), that are independent and final decision makers.”

Source: Neil McCrank, *Road to Improvement: The Review of the Regulatory Systems Across the North Initiative*, May 2008, p.3.

⁴⁸ Indian and Northern Affairs Canada, May 2008. *Road to Improvement The Review of the Regulatory Systems Across the North* ("the McCrank Report"), pp.2-3.

“I think we will be facing the situation very soon where the companies will say that it has taken too long to build the pipelines, that they will not build the pipeline now and that they will use this new offshore terminal technology, combined with the ice-strengthened tankers to get to the oil and gas that they wanted to ship by pipeline.

[I]f you talk to most of the folks doing the pipelines on the Canadian and American side, you will see that there is a growing concern in terms of how to maintain the integrity of a pipeline in the face of collapsing permafrost.”

Rob Huebert,
Associate Director of the Centre
for Military and Strategic Studies,
University of Calgary

Over the past few years, the Mackenzie Valley Land and Water Board has been working with other regulatory agencies in a cooperative fashion to develop a clear and consistent process. An examination of different boards' regulations and procedures revealed numerous overlapping provisions and potential conflicts within terms and conditions. As a result of the harmonization process, some 1,500 regulatory requirements were reduced to 600. An additional bonus from this exercise is that a number of regulators now have a much better understanding of each other's processes. We would hope that this has led to greater efficiency while maintaining the integrity of environmental processes.

Cutting Through Red Tape

Resource development in the north involves numerous steps and boards, as noted in the Auditor General of Canada's 2005 April Report. Chapter 6 of this Report examined the process of resource development with a view “to ensure that it is sufficiently robust to meet the challenges and realize the opportunities of the coming decade.”⁴⁹ Among the recommendations it stated that “Indian and Northern Affairs Canada should work with the boards under the *Mackenzie Valley Resource Management Act* to identify best practices and to assess training needs and provide for them, where appropriate.”⁵⁰ Despite some progress in this area, difficulties remain.

In November 2007, the federal government established the Northern Regulatory Improvements Initiative in an effort to consolidate and streamline regulatory regimes in the North. Headed up by Neil McCrank, former chair of Alberta's Energy and Utilities Board, the review focused primarily on the N.W.T., although it also commented in passing on Nunavut and Yukon.

The McCrank Report, released in July 2008, recommended that the regulatory framework in the N.W.T. be restructured, either by giving the Mackenzie Valley Land and Water Board exclusive jurisdiction over land and water permits, or by making it the final arbiter of decisions arising

⁴⁹ Auditor General of Canada, 2005 April Report of the Auditor General of Canada, Chapter 6, Indian and Northern Affairs Canada, Development of Non-Renewable Resources in the Northwest Territories, http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/English/parl_oag_200504_06_e_14937.html#ch6hd3a

⁵⁰ Ibid.

from existing regional boards. Similarly, the Mackenzie Valley Environmental Impact Review Board (MVEIRB) would act as the final recommender on environmental matters. All 18 specific recommendations for the N.W.T. included the need for the federal government to clarify its own role. The government was urged to prioritize the approval of land use plans (some of which have already been formulated by First Nations with respect to their Settlement Lands), to commit to long term funding for the N.W.T. Cumulative Impact Monitoring Program and to identify gaps and inadequacies in current legislation.⁵¹

Some of the witnesses heard by McCrank said they needed more positive coordination and communication amongst boards and departments at all stages of project development. Observing that a Major Projects Management Office has recently been established in southern Canada to provide a single point of entry into the federal regulatory process, the federal government was encouraged to explore “a made-in-the-North equivalent” to “assist in coordinating federal departments and the greater N.W.T., as well as liaise with, the regulatory bodies for all projects, major and minor.”⁵²

Resource Ownership

Negotiations for a devolution agreement between the Northwest Territories and the federal government continue at a somewhat stately pace. A Memorandum of Intent was signed in 2001 and discussions have been sputtering along intermittently for seven years. A primary issue is the amount of money Ottawa will grant to the N.W.T. in lieu of royalty revenues.

The committee was told that the N.W.T. recently declined a devolution package which included annual grants because anticipated oil and gas revenues were expected to exceed revenues from the proposed grants.⁵³

One Size Doesn't Always Fit All

Nothing is more frustrating for northern Canadians than inappropriate regulations imposed by well-intentioned but poorly informed southerners. Committee members heard a number of tales of absurdities brought about by inappropriate assumptions in the South.

Here is one. Transportation Canada introduced new aircraft maintenance regulations a while ago that required all work to be done in hangers. No doubt the rules were prompted by concerns for safety, but they didn't sit well with people in the North who rely so heavily on air transport to ferry goods and people into remote areas, and where air ambulances frequently offer the only hope of survival. One pilot took it upon himself to demonstrate how poorly the regulations

⁵¹ Indian and Northern Affairs Canada, May 2008. *Road to Improvement The Review of the Regulatory Systems Across the North* ("the McCrank Report"), pp. 38-43.

⁵² Indian and Northern Affairs Canada, May 2008. *Road to Improvement The Review of the Regulatory Systems Across the North* ("the McCrank Report"), p. 43.

⁵³ The Hon. Michael Miltonberger (Minister of Environment and Natural Resources), Meeting in Yellowknife, Northwest Territories, 3 June 2008.

suited situations he encountered on an everyday basis. When a department official was in town for a routine inspection visit, the pilot offered to fly him out over the wilderness to see the magnificent sights in Yukon. The official eagerly accepted. After an hour or so of pleasant flying, the pilot suddenly announced he had to make an emergency landing. Some technical problem had occurred and he needed to check it out before they continued. So they landed in a clearing in the forest, the pilot looked things over, and then sat down on a nearby log saying he guessed they'd be there for a while until somebody came to rescue them. "But, can't you fix the problem?" asked the official. "Well, yes I can," replied the pilot. "But not unless we're in a hanger." Shortly afterwards, the regulations were changed to accommodate northern realities.⁵⁴

Then there was the time an Ottawa intergovernmental affairs officer complained bitterly that his repeated requests for a sample tree from the Department of Forestry in Nunavut had been totally ignored. One can only imagine the look on his face when he was politely informed, months later and by a Yukon resident who listened sympathetically to his tale of woe at an official reception, that "of course they didn't respond ... they're above the tree line!"⁵⁵ Well, Nunavut does have a few trees, but not many. The point was well made.

III. Recommendations

Recommendation 1

The federal government should increase and sustain its funding of research in the North and in doing so, place greater emphasis on monitoring and data collection that will help track long term trends in climate change. In particular, multi-year funding for the N.W.T. Cumulative Impact Monitoring Program (CIMP) should be granted immediately.

Recommendation 2

While continuing to fund initiatives to address the impacts of climate change in the North, the federal government should increase its funding of measures municipalities and territorial governments require to *adapt* to climate change. For example, it is necessary to address the problem of replacing ice roads with permanent all-weather roads and to address sinking buildings and eroding shorelines.

Recommendation 3

The federal government must address the urgent need for research and development of solutions for melting permafrost.

⁵⁴ Bev Buckway, (Mayor of Whitehorse), Meeting in Whitehorse, Yukon, 5 June 2008.

⁵⁵ The Hon. Jim Kenyan, (Minister of Economic Development), Meeting in Whitehorse, Yukon, 6 June 2008. There is, needless to say, no Department of Forestry in Nunavut.

Recommendation 4

The federal government is urged to provide immediate additional funding for an all-weather road from the gravel pit known as “Source 177” to Tuktoyuktuk to ensure the completion of this transportation lifeline.

Recommendation 5

The federal government should ensure that the design of the Arctic Research Institute promised in the 2007 budget speech is centred around the concept of a northern network of researchers in various locations across the North, rather than bureaucracies placed in one or two locations. The name Arctic Research Network should replace the name Arctic Research Institute to ensure that the network concept thrives.

Recommendation 6

Given the lengthy time it is taking to conclude the studies of the Joint Review Panel and the National Energy Board, the federal government should take every measure possible to make quick decisions concerning the future of the Mackenzie Valley Project when those reports are finished.

Recommendation 7

In making plans to allocate resources for strengthening Canada’s sovereignty claims in the North, the federal government should recognize that its support for the *people of Canada’s* North who face the difficult challenges associated with living in the North will be the most important component of Canada’s arguments in any international forum.

Recommendation 8

The federal government is urged to resolve a resource sharing agreement with the N.W.T. in a way that will dedicate resource revenues to enhanced education, housing and health standards for permanent residents of the North.

Recommendation 9

In dealing with the territorial and Aboriginal governments, the federal government should ensure that it places a high priority on local decision making, honouring existing collaborative frameworks and encouraging full local participation to help assure outcomes that work for northerners.

APPENDIX A

List of witnesses who appeared before the committee:

March 4, 2008

Office of the Auditor General of Canada:

Ronald Thompson, FCA, Interim Commissioner of the Environment and Sustainable Development;

Neil Maxwell, Assistant Auditor General;

Andrew Ferguson, Principal;

Richard Arseneault, Principal.

March 11, 2008

Indian and Northern Affairs Canada:

Patrick Borbey, Assistant Deputy Minister;

Giles Morrell, Acting Director, Oil and Gas Resources Management;

Sheila Riordon, Director General, Northern Oil and Gas.

April 15, 2008

Natural Resources Canada:

Mark Corey, Assistant Deputy Minister, Earth Sciences Sector;

Don Lemmen, Research Manager, Climate Change Impacts and Adaptation Directorate;

Sharon Smith, Permafrost Research Scientist.

May 1, 2008

As an individual:

Rob Huebert, Associate Director of the Centre for Military and Strategic Studies, Associate Professor, Department of Political Science, University of Calgary (by videoconference).

May 8, 2008

ArcticNet:

Martin Fortier, Executive Director;

Bernie Boucher, President of JF Boucher Consulting Ltd. and Chair of the Board of Directors.

NWT & Nunavut Chamber of Mines:

Mike Vaydik, General Manager.

May 27, 2008

Mackenzie Valley Aboriginal Pipeline LP:

Robert Reid, President.

Northern Gas Project Secretariat:

Brian Chambers, Executive Director.

As an individual:

Donat Pharand, Professor Emeritus, Faculty of Law, University of Ottawa.

APPENDIX B

List of organizations met during fact-finding mission to the Arctic:

Yellowknife:

Members of the Legislative Assembly of the Northwest Territories
Environment and Natural Resources, Government of the Northwest Territories
Fisheries and Oceans Canada
Indian and Northern Affairs Canada
City of Yellowknife
Ecology North
Mackenzie Valley Land and Water Board

Norman Wells:

Mountain Dene Ventures
Town of Norman Wells
Mountain River Outdoor Adventures
North-Wright Airways

Inuvik:

Department of Executive, Government of the Northwest Territories
Inuvialuit Regional Corporation
Inuvialuit Development Corporation
Inuvialuit Corporate Group
Town of Inuvik
Aurora Research Institute
Inuvik Gas Limited

Tuktoyaktuk:

Tuktoyaktuk Community Corporation

Hamlet of Tuktoyaktuk

Whitehorse:

Former Senator Honourable Ione Jean Christensen, C.M.

Department of Economic Development, Government of Yukon

Department of Energy, Mines and Resources, Government of Yukon

Department of Environment, Government of Yukon

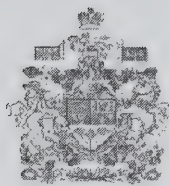
Yukon Chamber of Mines

City of Whitehorse

Yukon College

Council of Yukon First Nations

Senate



Sénat

Canada

Le Nord canadien : À traiter avec respect

Sixième rapport du
Comité sénatorial permanent de
l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

L'honorable W. David Angus, *président*

L'honorable Grant Mitchell, *vice-président*

mai 2009

This report is also available in English

Information regarding the committee can be obtained through its website:

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

Des renseignements sur le comité sont donnés sur le site :

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

TABLE DES MATIÈRES

Membres	i
Ordre de Renvoi – 40-2.....	ii
Résumé.....	iii
LE NORD CANADIEN : À TRAITER AVEC RESPECT.....	1
INTRODUCTION	1
AU SOMMET DU MONDE	3
RESSOURCES DE CHOIX	4
DISTANCES ET CLIMAT DÉFINISSENT LES POSSIBILITÉS	5
<i>Preuve du changement climatique</i>	6
LES GENS DU NORD	7
I. QUI SONT LES GENS DU NORD?	8
II. CE QU’ON NOUS A DIT.....	10
A. NECESSITE DE GERER LE CHANGEMENT CLIMATIQUE	11
<i>Atténuer le changement climatique, c’est bien; s’y adapter, c’est essentiel.....</i>	<i>12</i>
<i>Composer avec la dure réalité</i>	<i>13</i>
B. NECESSITE DE SOLIDIFIER LES INFRASTRUCTURES	14
<i>Projet du gazoduc du Mackenzie</i>	<i>15</i>
<i>Énergies de remplacement</i>	<i>16</i>
C. NÉCESSITÉ DE RECHERCHES PLUS EXHAUSTIVES.....	16
<i>Données de base</i>	<i>17</i>
<i>Respecter le savoir ancestral</i>	<i>18</i>
<i>Station de recherche arctique</i>	<i>18</i>
<i>Bonnes recherches en chantier</i>	<i>20</i>
D. NÉCESSITÉ DE FACILITER LA GOUVERNANCE	20
<i>Réglementation</i>	<i>21</i>
<i>Simplifier les procédures</i>	<i>22</i>
<i>Propriété des ressources</i>	<i>23</i>
<i>Taille unique, pas toujours</i>	<i>23</i>
III. RECOMMANDATIONS	24
ANNEXE A.....	26
ANNEXE B.....	28

Membres du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources

L'honorable W. David Angus – président

L'honorable Grant Mitchell – vice-président

L'honorable Willie Adams

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Daniel Lang

L'honorable Pana Merchant

L'honorable Lorna Milne

L'honorable Richard Neufeld

L'honorable Robert W. Peterson

L'honorable Nick G. Sibbeston

L'honorable Mira Spivak

L'honorable Gerry St. Germain

Membres d'office du comité

Les honorables sénateurs Cowan (ou Tardif) et LeBreton, C.P., (ou Comeau).

En outre, les honorables sénateurs Brown, Cochrane, Dawson, Kenny, McCoy, Meighen, Nolin et Trenholme Counsell étaient membres du comité ou ont participé à cette étude.

Personnel du comité:

Mme Sam Banks et M. Marc Leblanc, analystes, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement;

M. Jacques Bélanger, agent intérimaire de communications, Direction des communications;

Mme Lynn Gordon, greffière du comité, Direction des comités du Sénat;

Mme Brigitte Martineau, adjointe administrative, Direction des comités du Sénat;

Mme. Chelsea Saville, adjointe administrative, Direction des comités du Sénat.

Nota:

Le présent rapport est le fruit des travaux entrepris par le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles au cours de la 2^e session de la 39^e législature. Le sénateur Tommy Banks était alors président et le sénateur Pierre Claude Nolin, vice-président du Comité. En outre, les honorables sénateurs Banks, Brown, McCoy, Milne, Mitchell et Sibbeston ont participé à la mission d'information dans l'Arctique de l'Ouest du 1^{er} au 6 juin 2008.

Ordre de Renvoi – 40-2

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 3 mars 2009 :

L'honorable sénateur Angus propose, appuyé par l'honorable sénateur Johnson,

Que le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat :

a) la situation actuelle et l'orientation future des ressources énergétiques du Canada sur les plans de la production, de la distribution, de la consommation, du commerce, de la sécurité et de la durabilité;

b) des défis environnementaux du Canada, y compris ses décisions concernant le changement climatique mondial, la pollution atmosphérique, la biodiversité et l'intégrité écologique;

c) la gestion et l'exploitation durables des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables dont, sans y être limité, l'eau, les minéraux, les sols, la flore et la faune;

d) les obligations du Canada issues de traités internationaux touchant l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, et leur incidence sur le développement économique et social du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus, et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la deuxième session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité présente son rapport final au plus tard le 30 juin 2010 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Résumé

Le gouvernement fédéral a renouvelé son engagement envers l'Arctique canadien. Le discours du Trône 2007 dévoilait une nouvelle stratégie nordique qui visera à renforcer la souveraineté du Canada dans le Nord, et à y protéger l'environnement. Elle cherchera aussi à favoriser le développement social et économique, ainsi qu'à améliorer et à décentraliser la gouvernance de façon à ce que les habitants du Nord soient davantage maîtres de leur destin.

On a dit, au sujet de l'affirmation de notre présence et de notre souveraineté dans l'Arctique, qu'il fallait l'exercer, à défaut de quoi on risque de la perdre. Cet énoncé n'implique pas que le Canada entend exploiter le Nord. L'affirmation de la souveraineté ne doit pas occulter le fait que le destin de l'Arctique canadien doit être pleinement assumé par les gens du Nord eux-mêmes.

Pour comprendre les défis du Nord, notre comité, le Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, s'est rendu dans l'Arctique occidental en juin 2008. Nous voulions voir de nos yeux comment vivent les gens du Nord et comment le développement économique et social peut se réaliser dans leur intérêt.

Le Nord canadien est en pleine mutation – le Comité a vu l'effet du changement climatique sur l'environnement et la culture nordiques. L'érosion attaque les rivages, le pergélisol fond et les structures subissent des dégâts considérables. Villes et villages du Nord doivent déjà s'adapter au réchauffement.

Comme par le passé, les ressources naturelles abondantes de l'Arctique continuent d'attirer les investisseurs potentiels. Le pétrole, le gaz et les minéraux abondent dans toute la région. Il y a déjà beaucoup d'exploitation en cours, mais la majeure partie du potentiel demeure inexploitée.

Pendant notre séjour dans l'Arctique occidental, les intervenants locaux nous ont beaucoup appris. On nous a parlé des effets locaux du changement climatique, et de l'approche participative que de nombreuses localités prennent pour s'adapter dès aujourd'hui à un environnement en mutation. La recherche ciblée sur le Nord permettra de moduler la réponse aux nouveaux défis. Bien des gens appellent de leurs vœux le développement économique, notamment la mise en valeur pétrolière et gazière projetée, mais ils reconnaissent également la nécessité de protéger leur environnement et leur culture.

La grande conclusion à laquelle nous sommes parvenus, c'est que les Canadiens doivent prêter l'oreille à ce que les gens du Nord veulent et à ce dont ils ont besoin. Au lieu de réduire le Nord à une arrière-cour économique et militaire, nous devons y voir la patrie des Canadiens du Nord et la respecter. Le gouvernement fédéral peut et devrait jouer un rôle déterminant dans le développement économique et l'appui à l'adaptation au changement climatique – mais cela doit se faire de concert avec toute la population nordique, et en harmonie avec sa vision de l'avenir.

Le Nord canadien : À traiter avec respect

Aujourd'hui, il nous faut poser un regard nouveau sur le Nord. De nouvelles possibilités émergent d'un bout à l'autre de l'Arctique, mais aussi de nouveaux défis provenant d'ailleurs. Notre gouvernement présentera une stratégie intégrée pour le Nord. Cette stratégie visera à renforcer la souveraineté du Canada dans le Nord, et à y protéger l'environnement. Elle cherchera aussi à favoriser le développement social et économique, ainsi qu'à améliorer et à décentraliser la gouvernance de façon à ce que les habitants du Nord soient davantage maîtres de leur destin.

*Discours du Trône
16 octobre 2007*

Introduction

Les Canadiens du Sud ont toujours eu, de près ou de loin, un profond attachement pour les territoires du Nord canadien. Le Nord fait partie intégrante de notre identité nationale – de ce que nous sommes collectivement comme nation, en tant que Canadiens. Et pourtant, quiconque a étudié l'histoire du Canada sait que certains parmi nous qui venons du Sud n'ont pas toujours traité le Nord – ou, plus précisément, les habitants du Nord – avec le respect qu'ils méritent.

Le comité est d'avis que le respect doit être un facteur très important de l'équation au cours des prochaines décennies dans le Nord, alors que notre pays sera confronté à des questions de souveraineté, d'exploitation des ressources, de développement social et économique, d'intégrité culturelle et de protection de l'environnement.

Six membres du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles ont visité l'ouest de l'Arctique du 1^{er} au 6 juin 2008. Nous avons mis l'accent sur l'écoute. Les habitants du Nord ne parlent pas tous d'une même voix évidemment. Notre rôle a consisté à écouter divers témoignages exprimant une certaine vision pratique des décisions qui doivent être prises au cours des prochaines années pour que le Nord canadien puisse évoluer dans le meilleur intérêt de tous les Canadiens.

Des questions très complexes se poseront dans le Nord au cours des années à venir. Ce qui ressort, c'est que toutes ces questions complexes ne sauront être réglées dans le meilleur intérêt de tous les Canadiens si nous n'écoutons pas les gens du Nord, qui savent bien ce qu'il convient de faire, ou si nous n'agissons pas en partenariat avec eux pour faire avancer la cause commune.

Il ressort aussi que ces questions ne sauront être réglées dans le meilleur intérêt des gens du Nord et, en fait de tous les Canadiens à moins que nous n'y attachions une importance beaucoup plus grande et fassions preuve d'une plus grande détermination pour les régler.

Le gouvernement actuel a fait du Nord une priorité – le premier ministre Stephen Harper a déclaré, en parlant de la souveraineté, qu'il faut « soit l'exercer, soit la perdre ». Mais nous devons définir avec prudence comment nous l'exercerons. Les Canadiens du Sud ne doivent pas tomber dans le piège et croire que le Nord peut être exploité comme les puissances coloniales ont jadis exploité les ressources naturelles de leurs colonies pour s'enrichir. Le Nord n'est pas une colonie du Sud. C'est est la patrie de plus de 100 000 citoyens, dont la majorité est autochtone. Il faut le développer en tenant bien compte de la volonté des Autochtones. Il faut le développer dans l'intérêt de tous les gens du Nord.

Les gens du Nord doivent participer aux décisions qui concernent leur patrie. Cela peut prendre du temps. Il est essentiel que les décisions prises dans le Nord soient le résultat d'un consensus.. Les gens du Sud doivent reconnaître que les décisions rapides et arbitraires pouvant faire passer les politiciens pour des gens puissants et déterminés dans le Sud peuvent signer l'arrêt de mort de solutions qui fonctionneraient dans le Nord.

Le comité a examiné l'effet sur les Canadiens du Nord de deux phénomènes plus ou moins concourants : le changement climatique, et le développement industriel et commercial. Bien des gens du Sud présument simplement que l'un et l'autre seront profitables pour le Nord et ses habitants. À certains égards, ce pourrait être le cas. Le changement climatique pourrait ouvrir la porte au développement économique dans le Nord, mais il pourrait aussi être très destructeur à cause de la construction d'importantes routes de glace et d'ouvrages dans le pergélisol, du mouvement des troupeaux de caribous et des marées, et d'autres aspects de cette société et de cet environnement fragiles et vulnérables. Sur le plan économique, les avantages pourraient l'emporter sur les pertes, mais il s'agit là sans aucun doute d'une épée à deux tranchants qu'il faut manipuler avec grand soin.

Notre rapport n'est en rien un plan détaillé. Le Canada doit rendre le Nord opérant dans l'intérêt de sa population et de tous les Canadiens. Le rapport propose plutôt une réflexion sur les témoignages entendus lors d'un séjour trop bref qui, nous l'espérons, saura renseigner les Canadiens du Sud sur certains aspects d'une région importante de notre pays qui fait face à des difficultés très complexes. Nous avons visité l'Arctique occidental; nous n'avons pas inclus le Nunavut, visité à la même époque par le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

Les recommandations contenues dans le présent rapport constituent au moins, à notre avis, un point de départ.

Au sommet du monde

Cette carte peut paraître à l'envers pour la plupart des gens du Sud, mais elle est à l'endroit pour les gens du Nord.

Oui, ce point à l'horizon, c'est Winnipeg – à peu près là où un Canadien du Sud s'attend à trouver la Floride. Et les Albertains – de Calgary et d'Edmonton – se trouvent là où un habitant du Sud imagine Los Angeles et San Francisco.



Source: site Web Northern Transportation Company Limited, <http://www.ntcl.com>

À l'avant et au centre se trouvent plus de 70 collectivités aux noms pittoresques, tels que Pond Inlet et Taloyoak, Repulse Bay, Old Crow et Paulatuk, et quelques collectivités plus importantes comme Yellowknife, Whitehorse et Iqaluit.

Ces collectivités, et les espaces apparemment infinis qui les séparent, constituent le Nord.

Les régions de l'Arctique et du Nord sont appelées « le Nord » avec la majuscule, « l'Arctique », « le Nord canadien », « la région au nord du 60^e parallèle ». Dans notre rapport nous utilisons « le Nord » pour désigner les trois territoires : Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut. Cela inclut l'Arctique, qui en est la partie la plus

septentrionale, et aussi les terres et les mers qui entre dans les ententes et les revendications territoriales modernes des Inuits, de la mer de Beaufort au Labrador.¹

Évidemment, « le Nord » se définit de bien des façons. Pour certains, c'est une idée reçue et une conception de l'esprit plutôt qu'une entité géographique. Le comité est convaincu qu'à moins de comprendre les cultures et la sensibilité uniques du Nord, il est impossible de comprendre quoi que ce soit de cette partie du monde. Cela dit, nous débutons notre rapport par une définition très prosaïque du Nord : *géographiquement, c'est le territoire constitué des trois territoires canadiens qui relèvent du gouvernement fédéral – Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut.*

Ces trois territoires sont rien de moins qu'immenses. Les sept provinces canadiennes de l'Est, dont avant tout l'Ontario et le Québec, ne suffiraient pas à en occuper la totalité. Imaginons que nos sept provinces de l'Est (que la plupart des étrangers s'imaginent déjà peu peuplées) compteraient à peine 100 000 habitants plutôt que 24 millions.

On peut nettement dire que le Nord est peu peuplé. Des 75 collectivités des trois territoires du Nord, 55 comptent moins de 1 000 habitants. Même Yellowknife et Whitehorse – les deux plus grandes villes du Nord – comptent au plus 19 000 et 20 500 habitants respectivement². Le nombre d'habitants aux 100 kilomètres carrés est de 1,5 au Nunavut, 3,6 dans les Territoires du Nord-Ouest (T. N.-O.) et 6,4 au Yukon. Dans l'ensemble du Canada, incluant le Nord, ce chiffre est de 351³.

C'est sans doute parce qu'il y a si peu d'habitants dans le Nord que trop de gens du Sud ont tendance à définir le Nord en fonction de ses ressources plutôt que de ses habitants. Le Canada s'est bâti par la mise en valeur de ses vastes ressources naturelles, et bien des Canadiens considèrent le Nord comme la dernière région à exploiter pour ses ressources.

Ressources de choix

Le Nord est riche en ressources, et son potentiel fait rêver les entrepreneurs.

Le Yukon recèle de nombreux grands gisements de minéraux. Dans le passé, l'or, l'argent, le cuivre, le tungstène, l'amiante, le cadmium, le plomb, le nickel et les éléments du groupe du platine ont été exploités. Les travaux de prospection ont révélé un vaste potentiel minier – baryte, charbon, minerai de fer et molybdène – ainsi que d'autres gisements de minéraux du groupe du platine, de nickel et même de pierres précieuses (émeraudes). Plusieurs gisements semblent de calibre mondial. Le gisement de minerai de fer dans le nord-est du territoire est un des plus grands dans le monde. Les gisements

¹ Inuit Tapiriit Kanatami, "An Integrated Arctic Strategy", January 2008, <http://www.itk.ca/search/node/%22An%20Integrated%20Arctic%20Strategy%22>.

² Statistique Canada, Recensement de 2006, Profil des communautés de 2006, <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-591/index.cfm?Lang=F>

³ Statistique Canada, *Recensement de 2006*, <http://www12.statcan.ca/francais/census06/data/popdwell/Table.cfm?T=101> [consulté le 6 avril 2009].

de tungstène (situés juste au-delà de la frontière des T. N.-O. n'est accessible qu'à partir du Yukon) contiendraient 15 % des réserves totales mondiales⁴.

La moitié environ du PIB des Territoires du Nord-Ouest provient des mines de diamants⁵. Des gisements de radium et d'uranium ont été exploités près du Grand lac de l'Ours; de l'or a été extrait près de Yellowknife; et des mines de plomb, de zinc et tungstène se sont aussi avérées profitables dans le passé. Des champs de gaz naturel sont mis en valeur partout aux T. N.-O., mais leur pleine exploitation dépend de l'achèvement du projet gazier de la vallée du Mackenzie.

La géologie du Nunavut promet une grande prospérité minière, qu'il s'agisse des gisements d'or, de plomb, de zinc ou de diamants. La première mine de diamants du territoire est entrée en production en 2006, et neuf autres mines devraient entrer en production au cours des cinq à dix prochaines années. Plus de 200 millions de dollars ont été dépensés en prospection de minéraux au Nunavut en 2007⁶.

Distances et climat définissent les possibilités

Les distances et le climat ont toujours présenté des défis formidables pour la population qui vit dans le Nord, ainsi que pour les investisseurs. Les distances ne changent pas, mais le climat change. Le réchauffement dans le Nord attirera sans doute davantage les investisseurs étrangers. Par ailleurs, cela pourrait améliorer ou encore empirer le sort de bien des gens du Nord. Ou encore l'empirer.

D'abord, les distances. À cause du grand éloignement des marchés, seuls les minerais à forte teneur ou les autres produits à valeur élevée justifient les coûts élevés d'achat des matériaux de construction et d'exploitation, de transport de la machinerie, et de la main-d'œuvre jusqu'à l'emplacement d'une mine. Le transport est un gros problème. Il en coûte très cher de construire des routes ou des chemins de fer permanents sur un terrain aussi difficile. En effet, le Nunavut ne compte qu'une seule route importante (qui relie le village minier de Nanisivik à Arctic Bay, sur une distance de 21 kilomètres). Les T. N.-O. et le Yukon possèdent un plus grand réseau de routes permanentes, mais l'ensemble de leurs réseaux, d'un total de 7 200 kilomètres, est négligeable par rapport au réseau routier complexe du Sud⁷. Songeons-y – le Canada compte au total plus de

⁴ Gouvernement du Yukon, *Discover Yukon's Mineral Wealth*, http://www.geology.gov.yk.ca/publications/brochures/ec_dev_ygs/discover_yukon.pdf [consulté le 6 avril 2009].

⁵ Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, Ministère de l'industrie, du tourisme et de l'investissement, <http://www.iti.gov.nt.ca/MediaRoom/DYK.shtml#diamondsanchor> [consulté le 6 avril 2009].

⁶ Le Forum des ministres responsables du développement du Nord, *Focus North: Nunavut*, <http://www.focusnorth.ca/francais/index.htm> [consulté le 6 avril 2009].

⁷ Ainsi, l'Alberta a un réseau de routes asphaltées de plus de 20 000 kilomètres, mais elle n'occupe que le quart de la superficie des T. N.-O. et du Yukon. <http://www.albertacanada.com/investlocate/1086.html> [consulté le 6 avril 2009].

1,4 million de kilomètres de routes permanentes⁸. Du total, seulement un cinquième de un pour-cent se trouve dans les trois immenses territoires du Nord.

Des routes d'hiver – principalement des routes de glace – ont traditionnellement assuré un lien routier fiable entre les mois de novembre et d'avril. La plus importante route d'hiver aux T. N.-O. est celle qui relie Tibbett à Contwoyto, qui s'étend sur 568 kilomètres de Yellowknife à la mine Echo Bay de Lupin au Nunavut. Cette route, dont 87 % s'étend sur des lacs gelés, a d'abord été exploitée sous licence par l'Echo Bay Mines Ltd. de 1979 à 1998, puis par une coentreprise routière créée par BHP Billiton et Diavik Diamond Mines. La route permet de transporter du matériel et des matériaux de construction, des pièces, des génératrices et des biens essentiels comme de la nourriture et du carburant pour la production d'électricité⁹. Durant le court hiver, si ces biens essentiels ne sont pas acheminés par route, ils doivent l'être par avion, à grand prix.

« Pour diverses raisons environnementales, le rythme et l'ampleur du réchauffement planétaire sont plus prononcés dans l'Arctique qu'ailleurs dans le monde. Les régions et les populations de l'Arctique sont aux prises avec des problèmes uniques de changement et d'adaptation, et de partage des problèmes planétaires. »

Source : Inuit Tapiriit Kanatami, *Integrated Arctic Strategy*, janvier 2008, p. 5 [Traduction]

Preuve du changement climatique

Le changement climatique est très préoccupant dans le Nord. Les résidents du Nord sont convaincus que le changement climatique est vraiment une réalité ici et que c'est maintenant qu'il faut agir pour y faire face¹⁰. Pour cela, deux moyens : l'atténuation et l'adaptation. Les membres du comité ont entendu diverses anecdotes sur le changement climatique et des témoignages convaincants selon lesquels les collectivités font tout en leur pouvoir pour apporter leur contribution à la résolution du problème même si cette contribution est infime en comparaison aux dommages causés dans le Nord par les émissions de dioxyde de carbone produites ailleurs dans le monde.

⁸ L'Atlas canadien en ligne; <http://www.canadiangeographic.ca/atlas/> [consulté le 6 avril 2009].

⁹ Nuna Logistics Inc., *The Winter Road*. http://www.nunalogistics.com/projects/winter_road/index.html [consulté le 6 avril 2009].

¹⁰ Jamie Bastedo, "On the Frontlines of Climate Change –What's really happening in the Northwest Territories", Cygnus Environmental 2007, <http://sen.parl.gc.ca/nsibbeston/Final%20for%20WEB%20or%20Email.pdf>, [consulté la dernière fois le 22 avril 2009]

Les gens du Nord

« Les gens qui vivent, travaillent et jouent dans le Nord voient le Nord comme leur patrie, alors que les gens du Sud le voient comme une région éloignée. Cette dernière vision ne tient qu'au désir d'exploiter ses ressources naturelles, alors que la première tient à une utilisation millénaire de la terre et de la mer par les Autochtones. Voir le Nord comme une région éloignée est une vision simpliste et à courte vue ».
[Traduction]

*Karim-Aly S. Kassam,
Professeur international,
Université de Calgary
2001¹¹*

Le comité s'est penché sur l'immensité des terres et des eaux qui constituent le Nord. Nous avons discuté des ressources abondantes du Nord. Nous avons discuté des défis que posent les grandes distances et le climat incertain. Mais, avant de nous attaquer dans le présent rapport aux grands enjeux du Canada dans le Nord, il faut discuter des gens du Nord.

Même si ce qui nous intéresse surtout dans ce qui transpire au sommet du monde, c'est...

- le bien-être économique et social des gens du Nord,
- la protection de l'environnement fragile du Nord,
- la mise en valeur des ressources du Nord,
- l'exercice de la souveraineté canadienne dans le Nord, ou
- tout ce qui précède,

... les membres du comité sont convaincus que la clé du succès dans chacun de ces secteurs est de satisfaire les besoins et les souhaits des gens du Nord.

Permettez-nous ici de souligner un autre point important : ceux qui présument que les besoins et les souhaits des gens du Nord sont les mêmes que ceux des gens du Sud sont condamnés à l'ignorance. Il y a beaucoup de diversité au sein de la population de plus de 100 000 habitants du Nord. Mais la plupart de ces gens – qu'ils soient nés dans le Nord ou qu'ils s'y soient établis – savent que les protocoles, les arguments et les attitudes qui contribuent à régler les problèmes dans le Sud ne portent pas nécessairement fruit dans le Nord.

Si le Canada comme pays veut jouer un rôle efficace et équitable dans le Nord, il doit avoir la confiance des gens du Nord. Prenons la souveraineté. Les questions de souveraineté dans le Nord ne seront jamais réglées militairement – on ne saurait imaginer un affrontement entre Canadiens et Russes dans l'environnement fragile des eaux du Nord, et encore moins imaginer le Canada en sortir vainqueur. Il est bien plus probable

¹¹ *Passion for Identity: Canadian Studies for the 21st Century*. Scarborough; Nelson Thomson Learning, 00 433-455.

que les questions de souveraineté seront réglées à l'avantage du Canada si nous pouvons prouver devant les tribunaux internationaux que notre nation appuie les gens qui ont vraiment vécu dans le Nord depuis des millénaires – et les appuie de façon à exaucer leurs souhaits tels qu'ils les ont exprimés. La mise en œuvre des ressources sera d'autant plus réalisable que les habitants du Nord ont l'impression qu'ils seront traités avec équité.

Le sénateur Sibbeston : « Je viens des Territoires du Nord-Ouest. Je m'intéresse particulièrement à ce que vous dites au sujet de la souveraineté et à son incidence sur les peuples inuits habitant dans l'Arctique. Leur présence là-bas peut-elle justifier la souveraineté? »

Donat Pharand, professeur émérite, Département de géographie, Université d'Ottawa : « ... Il est sans conteste que les Inuits utilisent les eaux et la banquise du golfe d'Amundsen, du détroit de Barrow et du détroit de Lancaster, pour ne nommer que ceux-là, depuis la nuit des temps... Le Canada peut invoquer l'utilisation traditionnelle de ces eaux par les Inuits afin de consolider la validité des lignes de base droites¹² ».

I. Qui sont les gens du Nord?

« Les déclarations publiques sur les priorités stratégiques dans le Nord font rarement mention des Inuits et des autres peuples autochtones et, lorsque c'est le cas, elles le font dans des renvois en bas de page ou des réflexions après coup... Le fédéralisme nous appartient à tous : le rôle premier de la gestion de l'Arctique canadien devrait revenir aux gens de l'Arctique canadien. » [*Traduction*]

Mary Simon,
Présidente, Tapiriit Kanatami¹³

Voici quelques renseignements de base sur les gens du Nord et leur façon de vivre. Évidemment, les chiffres et les autres faits mentionnés ne suffisent pas à décrire fidèlement la vie dans le Nord, mais c'est au moins un point de départ pour comprendre à quel rythme battent les territoires.

AUTOCHTONES : Au Nunavut, 85 % de la population est essentiellement inuite¹⁴. C'est le plus fort pourcentage dans les territoires. Ce chiffre est de 50 % dans les

¹² Donat Pharand (Université d'Ottawa), Témoignages du comité, fascicule 10, 27 mai 2008.

¹³ Simon, Mary. "Federal northern strategy: back to Diefenbaker or building for the future? *The Hill Times*, 31 mars 2008.

¹⁴ Statistique Canada, *Recensement 2006*, <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92->

Territoires du Nord-Ouest¹⁵ et il est évalué à 25 % au Yukon¹⁶. Au Canada, bien des Autochtones ont adopté certaines habitudes des gens du Sud (il n'est pas rare de voir des adolescents absorbés dans des conversations, téléphone cellulaire à la main), mais cela n'exclut pas un profond attachement aux traditions qui se manifeste de maintes façons, en particulier en matière de gouvernance [voir ci-dessous].

COLLECTIVITÉS : Les agglomérations suivent la tendance traditionnelle à s'établir au bord des lacs et des cours d'eau, et sur la côte. Essentiellement, chaque territoire compte une ou deux villes et de nombreux villages.

EMPLOI : Selon le recensement de 2006 de Statistique Canada, 21 350 personnes étaient employées dans les Territoires du Nord-Ouest, 17 315 au Yukon et 10 670 au Nunavut¹⁷. Le total, 49 335, représente la moitié environ de la population des trois territoires. Un grand nombre d'habitants du Nord sont employés par les administrations locales et territoriales, mais d'autres subsistent de diverses façons : chasse, piégeage, pêche et autres occupations traditionnelles. Mais il y a aussi des travailleurs dans les mines de diamants, des employés de compagnies pétrolières, des commerçants et des gens qui travaillent dans divers secteurs comme dans le Sud. Selon Statistique Canada, le revenu hebdomadaire moyen en 2007 – ce qui comprend salaires et traitements, assistance sociale et soins de santé – était inférieur à la moyenne canadienne (703,04 \$) au Nunavut (656,69 \$), mais supérieur dans les T. N.-O. (1 293,41 \$) et au Yukon (850,12 \$)¹⁸.

COÛTS : Très souvent, les denrées doivent être transportées par avion dans le Nord. Un litre de lait peut coûter jusqu'à 4,49 \$ contre à quelque 1,69 \$ à Calgary¹⁹. Évidemment, bien des gens consomment des aliments locaux pour des raisons sanitaires, économiques et sociales. Par ailleurs, d'autres coûts sont élevés dans le Nord. Ainsi, il serait

[591/details/Page.cfm?Lang=E&Geo1=CSD&Code1=6204003&Geo2=PR&Code2=62&Data=Count&SearchText=Iqaluit&SearchType=Begins&SearchPR=01&BI=All&Custom=](http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-594/details/page.cfm?Lang=E&Geo1=CSD&Code1=6204003&Geo2=PR&Code2=62&Data=Count&SearchText=Iqaluit&SearchType=Begins&SearchPR=01&BI=All&Custom=) [consulté le 6 avril 2009].

¹⁵ Affaires indiennes et du Nord Canada, <http://www.ainc-inac.gc.ca/enr/clc/adp/ia/nwt-fra.asp>, [consulté le 6 avril 2009].

¹⁶ Statistique Canada, *Profil de la population autochtone*, <http://www12.statcan.ca/census-recensement/2006/dp-pd/prof/92-594/details/page.cfm?Lang=F&Geo1=PR&Code1=60&Geo2=PR&Code2=01&Data=Count&SearchText=Yukon%20Territory&SearchType=Begins&SearchPR=01&BI=All&GeoLevel=&GeoCode=60>, [consulté le 6 avril 2009]. Un Autochtone s'entend d'une personne qui déclare s'identifier à au moins un groupe autochtone (un Indien d'Amérique du Nord, un Métis ou un Inuit), un Indien reconnu en vertu d'un traité, un Indien inscrit selon la *Loi sur les Indiens* ou un membre d'une bande indienne ou d'une Première nation.

¹⁷ Statistique Canada, *Population active occupée selon le lieu de travail, par province et territoire*, <http://www40.statcan.ca/102/cst01/labor40a-fra.htm> [consulté le 6 avril 2009].

¹⁸ Statistique Canada, *Rémunération hebdomadaire moyenne, soins de santé et assistance sociale, par province et territoire*, <http://www40.statcan.ca/102/cst01/health23-fra.htm> [consulté le 6 avril 2009].

¹⁹ CBC News, "N.W.T. MLAs call for milk subsidy in remote communities", 24 septembre 2008, <http://www.cbc.ca/canada/north/story/2008/09/24/nwt-milk.html>, [consulté le 6 avril 2009].

impossible de rentabiliser la construction de lignes électriques pour desservir des collectivités éloignées à des centaines de kilomètres en terrain difficile. La plupart des petites collectivités ont leur propre génératrice diesel dont le carburant doit aussi être importé par avion ou par bateau. Selon le gouvernement des T. N.-O., le coût des services publics en 2005 était de 93 % supérieur à la moyenne canadienne²⁰.

GOVERNANCE : Nous savons tous que les territoires ne sont pas des provinces, mais qu'est-ce que cela signifie exactement? La grande différence, c'est que dans le Sud du Canada, les ressources sont de compétence provinciale, alors que dans les territoires, les ressources naturelles sont de compétence fédérale. Les redevances sur la mise en valeur des ressources sont versées à Ottawa, et non à Iqaluit, Yellowknife ou Whitehorse. Les gouvernements territoriaux dépendent étroitement de subventions fédérales. Seule une part relativement faible de leurs revenus provient de taxes et de droits de permis prélevés aux termes d'un transfert de compétence du gouvernement fédéral à un gouvernement territorial particulier. Jusqu'à ce jour, le Yukon est le seul territoire qui a une certaine maîtrise de ses ressources naturelles, mais il s'agit d'un transfert de responsabilité administrative, et non de titres de propriété. L'essentiel des revenus du Yukon provient encore de subventions fédérales. Un certain degré de gestion conjointe des ressources est prévu par des accords conclus entre le gouvernement fédéral et certaines administrations autochtones et inuites. Diverses ententes sur des revendications territoriales ont permis à des peuples autochtones de reprendre possession des ressources situées sur les terres visées par ces ententes et d'acquérir les droits de surface sur leurs terres traditionnelles. Comme l'indiquait une récente étude sur le régime de réglementation dans le Nord, ce régime se fonde sur un principe de base selon lequel toute réglementation associée à une terre visée par un projet de mise en valeur doit influencer grandement sur les décisions prises à l'égard de ce projet²¹.

II. Ce qu'on nous a dit

Avant d'entreprendre leur visite, les membres du comité ont consacré plusieurs semaines à se préparer, à lire la documentation recommandée et à écouter les témoignages de gens du Nord et de personnes qui travaillent avec des gens du Nord. Nous avons interrogé de nombreux témoins officiels à Ottawa, et avons discuté ouvertement avec beaucoup d'autres personnes. On nous a fait d'excellentes présentations sur divers sujets se rapportant à notre mandat. Les membres du comité ont été impressionnés par le savoir et l'enthousiasme des gens qui ont pris le temps de nous aider dans notre mission. Des témoignages entendus, il est ressorti quatre grandes préoccupations :

²⁰ Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, « Energy and the Economy », <http://www.itn.gov.nt.ca/publications/2007/Energy/Energy%20And%20The%20Economy%20FactSheet.pdf>, [consulté le 6 avril 2009].

²¹ Affaires indiennes et du Nord canadien, mai 2008, *La voie de l'amélioration « Examen du régime de réglementation dans le Nord »* (le rapport McCrank), p. 2.

- A. la nécessité de gérer le changement climatique,
- B. la nécessité de solidifier les infrastructures,
- C. la nécessité de recherches plus exhaustives, et
- D. la nécessité de faciliter la gouvernance.

A. Nécessité de gérer le changement climatique

« La réalité, c'est que l'Arctique, sur le plan climatique, est fondamentalement en changement. Au point que les scientifiques occidentaux et les dépositaires du savoir traditionnel ont de la difficulté à s'entendre sur l'ampleur et la vitesse de ce changement ». [Traduction]

Rob Huebert,
Directeur adjoint du Centre
for Military and Strategic Studies,
Université de Calgary

Le changement climatique est un enjeu énorme dans le Nord. Le Nord a été comparé au canari dans la mine – le bien-être du canari est accessoire, mais on ne saurait traiter comme tel le bien-être des gens du Nord. Ces gens sont importants, et le changement climatique menace leur mode de vie. Il est clair pour les gens du Nord que le changement climatique est réel et qu'il faut agir de toute urgence pour l'atténuer et nous adapter à ses effets.

Ce qui étonne tant de gens à qui nous avons parlé, c'est la rapidité du changement écologique dans le Nord : beaucoup plus grande que prévue selon David Livingstone, directeur, Ressources renouvelables et Environnement, Affaires indiennes et du Nord Canada²². Les membres du comité ont appris que l'eau du delta du Mackenzie s'est déjà réchauffée de quelque deux à trois degrés depuis 10 à 15 ans. Un réchauffement additionnel risque de causer des dommages importants à cet environnement fragile²³.

« Pour diverses raisons environnementales, le rythme et l'ampleur du réchauffement planétaire sont plus prononcés dans l'Arctique qu'ailleurs dans le monde. Les régions et les populations de l'Arctique sont aux prises avec des problèmes uniques de changement et d'adaptation, et de partage des problèmes planétaires. »

Source : Inuit Tapiriit Kanatami,
An Integrated Arctic Strategy,
janvier 2008, p. 5 [Traduction]

Il est vrai que la plupart des témoignages que nous avons entendus sur le changement climatique sont anecdotiques. Or, de sombres anecdotes annoncent sans aucun doute des statistiques alarmantes. Voici un petit exemple : Il a vraiment plu un jour au milieu de l'hiver il n'y a pas longtemps à Inuvik. Cela pourrait faire frissonner les Vancouvérois, mais c'est un événement historique à 68 degrés de latitude – un phénomène aberrant accompagné de tonnerre et d'éclairs dont personne dans le Grand Nord n'avait jamais été témoin auparavant. Les bâtiments, aussi loin qu'à Inuvik, commencent en fait à pencher à cause de la fonte du pergélisol, un phénomène qui menace également le réseau d'égouts.

²² David Livingstone (directeur, Ressources renouvelables et Environnement, Affaires indiennes et du Nord Canada), réunion à Yellowknife, T.N.-O., 2 juin 2008.

²³ Bev Buckway (maire de Whitehorse), réunion à Whitehorse, Yukon, 6 juin 2008.

Le niveau d'eau monte partout le long de la côte septentrionale; des villageois nous ont montré des endroits à Tuktoyaktuk où l'eau avait déjà envahi jusqu'à quatre mètres de littoral. Un homme nous a raconté un drame personnel : ses chiens, qu'il avait attachés comme d'habitude près de l'eau, sont tous morts noyés, envahis soudainement par la marée. Les glaciers fondent. À cause des changements dans la couverture de neige et dans l'état des glaces en mer et sur les lacs, bien des chasseurs doivent mettre fin à leur cueillette traditionnelle de nourriture. Les routes sont transformées en montagnes russes. La route d'hiver construite pour ravitailler les mines de diamants dans les T. N.-O. a dû être fermée à cause de l'arrivée précoce du temps doux en 2006. Le matériel requis n'a pu être transporté par camion avant la fonte de sorte que les sociétés minières ont dû recourir au transport aérien à gros prix.

Le changement climatique a aussi une incidence importante sur le caribou. Les troupeaux semblent diminuer; des observateurs sont convaincus qu'ils sont affamés. À cause des étés plus chauds, les troupeaux se seraient embourbés et auraient eu plus de difficulté à se rendre à leurs terrains de mise bas. Un chasseur à qui nous avons parlé nous a dit que, lors d'une récente expédition, il n'avait vu aucun veau alors que normalement il en aurait vu un grand nombre.

Le changement menace la sécurité alimentaire et les moyens de subsistance de nombreux habitants du Nord. Pour maintenir le cheptel de caribous, les gens du Nord ont dû adopter de nouveaux règlements qui limitent les zones et les périodes de chasse. Il pourrait aussi y avoir des problèmes à cause de la migration d'espèces envahissantes du sud vers le nord sous l'effet du changement climatique. La présence de wapitis, de cerfs de Virginie et de couguars a été signalée loin de leur habitat normal, ce qui n'était pas le cas il y a une décennie. De même, des pies, des corneilles et des moineaux familiers ont été observés dans des endroits qu'ils ne fréquentent pas normalement. Certaines de ces espèces présentent des risques. Ainsi, le cerf de Virginie est porteur de parasites qui sont fatals pour les espèces indigènes du Nord. Bien des gens du Nord s'inquiètent aussi des infestations grandissantes de dendroctones de l'épinette, craignant que cette espèce nuisible soit aussi dévastatrice que celle du pin en Colombie-Britannique.

La décision du gouvernement américain d'inscrire l'ours blanc sur la liste des espèces en péril – en partie parce qu'on estime que l'avenir de cette espèce est menacé par le changement climatique – est une mesure qui plaît aux amants des animaux. Tout le monde aime les ours blancs. Ce qui inquiète un nombre non négligeable de chasseurs et de guides dans le Nord, c'est la disparition d'une source importante de revenu : les chasseurs du Sud en quête de trophées. Les chasseurs et les guides, comme les ours, sont victimes du changement climatique.

***Atténuer le changement climatique, c'est bien;
s'y adapter, c'est essentiel***

La population du Nord, une centaine de milliers d'habitants, ne pèse pas lourd sur la Terre qui en compte 6,8 milliards. Cette comparaison suffit pour faire comprendre que les gens du Nord ne sont pas les premiers responsables du changement climatique qui les assiège et qui menace leur mode de vie.

Néanmoins, bien des localités nordiques font des efforts louables pour atténuer le changement climatique. Ces efforts ont surtout lieu dans les villes qui regroupent suffisamment de ressources pour agir. Ainsi, Yellowknife collabore avec les entreprises locales à partager un excédent de chaleur et d'énergie afin de réduire au minimum la production électrique. Un audit ayant révélé que le chauffage des locaux est la principale source d'émissions de gaz à effet de serre à Yellowknife, la ville a déposé un code du bâtiment plus économe d'énergie.

Un comité municipal de planification énergétique a également envisagé la possibilité de chauffer des districts plutôt que des maisons isolées. On a introduit des sources d'énergie de remplacement, comme les granulés de bois utilisés pour alimenter les chaudières. Ces chaudières sont efficaces et émettent peu de gaz à effet de serre. Leur valeur est évidente pour Marc Heyck, maire adjoint, qui ajoute que la ville compte en installer d'autres.

« Les maisons super écologiques seront tellement économes d'énergie qu'au dire de certains, un chat suffira à les réchauffer, ou deux par temps très froid. »

Source : L'honorable Jim Kenyon,
ministre du
Développement économique,
gouvernement du Yukon
[Traduction]

Entre-temps, Whitehorse met en œuvre la stratégie de la maison verte du Yukon, qui vise la construction de maisons plus économes d'énergie. Jim Kenyon, ministre du Développement économique du Yukon, affirme que la stratégie produit des maisons superisolées, des maisons R2000 « gonflées aux stéroïdes ». Il en coûtera en moyenne 18 000 \$ pour bâtir une maison moyenne, mais on économisera environ 13 000 \$ à la chauffer, et le solde sera récupéré en quelques années. Au-delà, les frais d'entretien et d'opération seront minimes²⁴.

Les fonctionnaires de Whitehorse nous ont fait visiter leur poste de police - caserne de pompiers économe d'énergie. Le conseil municipal aimerait favoriser la construction de quartiers durables, concept qui fait son chemin dans bien des villes du sud du Canada. Pour encourager la participation citoyenne, il a tenu une série de foires d'architecture, pour voir comment des bâtiments polyvalents combinant commerce de détail, bureaux de professionnels, condominiums et appartements de faible hauteur, avec un accès réservé aux piétons, peuvent contribuer à améliorer tant l'économie d'énergie que la qualité de vie. Cette démarche s'est méritée des prix, mais les fonctionnaires municipaux conviennent que les quartiers ont été lents à accepter le concept²⁵.

Composer avec la dure réalité

Toutes ces mesures prises pour atténuer les effets du changement climatique sont certes louables, et ont vivement impressionné les membres du comité. Cependant, les gens du Nord sont réalistes et savent que beaucoup de torts causés par le changement climatique ont déjà eu lieu et que d'autres s'en viennent. Aucune mesure de réduction des émissions de GES dans les villes du Nord ne peut y changer quoi que ce soit.

²⁴ The Honourable Jim Kenyon, Yukon Legislative Assembly, Hansard, 14 mai 2008.

²⁵ Bev Buckway (maire de Whitehorse), réunion à Whitehorse, T.N.-O., 5 juin 2008.

Quand les maisons s'enfoncent dans la boue, quand le niveau de l'eau monte, quand les routes de glace fondent et quand le gibier disparaît, il faut des mesures pour s'adapter à un phénomène qui ne risque guère de s'inverser pendant la durée d'une vie. On nous a répété que le gouvernement fédéral doit cesser de prétendre que les mesures d'atténuation vont à elles seules garantir la survie des populations du Nord pour agir face aux dommages qui sont déjà catastrophiques. L'érosion côtière a été donnée en exemple. Malgré des pertes de terrain dramatiques, on nous a dit qu'aucune mesure sérieuse n'a été prise pour corriger ce problème²⁶.

Il est clair que le gouvernement fédéral doit s'attaquer au changement climatique sur les deux fronts : atténuation et adaptation, et avec acharnement. Selon Ronald Thompson, commissaire intérimaire à l'environnement et au développement durable du bureau du vérificateur général :

« Pour s'attaquer aux questions complexes de longue haleine telles que l'adaptation au changement climatique, il est clair que le gouvernement devra faire preuve de persévérance à long terme. En d'autres mots, il devra travailler avec empressement, d'année en année, sans relâche²⁷. »

B. Nécessité de solidifier les infrastructures

« ...les changements dans les conditions du pergélisol ont des conséquences importantes pour la conception et l'entretien des infrastructures dans le Nord ... et que la réduction de la couverture des glaces de mer et l'augmentation du transport maritime en découlant diminueront l'éloignement de l'Arctique, ce qui créera à la fois des occasions de croissance dans de nombreux secteurs économiques et des défis associés à la culture, à la sécurité et à l'environnement — encore une fois, donc, nous envisageons et des possibilités et des défis à relever. »

*Mark Corey,
Sous-ministre,
Secteur des sciences de la Terre,
Ressources naturelles Canada²⁸*

²⁶ Nellie Cournoyea, (présidente de la Société régionale de l'Inuvialuit), réunion à Inuvik, T.N.-O., 4 juin 2008.

²⁷ Ronald Thompson, (commissaire intérimaire à l'environnement et au développement durable, bureau du vérificateur général), témoignages du comité, fascicule 10, 4 mars 2008.

²⁸ Mark Coey, (sous-ministre du secteur des sciences de la terre, Ressources naturelles Canada), témoignages du comité, fascicule 8, 1^{er} mai 2008.

« Il faut établir la souveraineté autour des gens et des infrastructures pour démontrer que les gens l'utilisent vraiment. »

Nellie Cournoyea,
Inuvik,
4 juin 2008²⁹

Bâtiments, pipelines, aqueducs, égouts, réseaux de communication : les structures reviennent sans cesse dans nos discussions avec les gens du Nord.

Les municipalités du Nord souffrent d'un déficit d'infrastructures, comme leur vis-à-vis du Sud. Cependant, leurs besoins sont aggravés par les effets du réchauffement climatique, qui frappe plus vite et plus fort les territoires que les provinces.

Derek Lindsey, maire d'Inuvik, nous a dit qu'il en coûtera au moins 140 millions de dollars pour réparer les bâtiments endommagés par la fonte du pergélisol, et le problème commence tout juste à se manifester. Cela souligne l'urgence de la R-D pour trouver des solutions à la fonte du pergélisol. Les routes de glace constituent un lien vital traditionnel dans le Nord. Malheureusement, elles ont commencé à fondre des semaines plus tôt, de sorte que certaines devront probablement être remplacées par des routes en dur, dont le coût pourrait être prohibitif sur de longues distances. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a prévu 1 million de dollars en mai 2008 pour financer une route d'accès toutes saisons de 22 km, entre une gravière appelée « source 177 » et Tuktoyuktuk³⁰. La ville s'assurera ainsi d'une source fiable de gravier, mais c'est seulement le début modeste d'un nouveau réseau de routes rendu vraisemblablement nécessaire.

Projet du gazoduc du Mackenzie

On a calculé récemment que le projet du gazoduc du Mackenzie coûtera 16,2 milliards, mais la facture dépend d'infrastructures de transport fiables. Par conséquent, le coût pourrait grimper si le réchauffement climatique continue de perturber le Nord.

Robert Reid est président de la Mackenzie Valley Aboriginal Pipeline LP, qui sera en partie propriétaire du gazoduc. Il nous a dit que le réchauffement climatique a déjà retardé l'échéancier de construction de deux à trois ans³¹.

Le gazoduc est vital pour le Nord. La plupart de ceux à qui nous avons parlé ont hâte que la construction démarre dès que la Commission d'examen conjoint et l'Office national de l'énergie auront leur rapport, que toutes les revendications territoriales seront réglées et que le gouvernement fédéral aura donné son aval. L'appui est considérable - mais non

²⁹ Nellie Cournoyea, (présidente de la Société régionale de l'Inuvialuit), réunion à Inuvik, T.N.-O., 4 juin 2008.

³⁰ Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, 2008-2009, crédit supplémentaire n° 1, mai 2008, page 18 : <http://www.finbs.gov.nt.ca/documents/budgetdocuments/supps/2008-2009-Supplementary-Appropriation-No1.pdf>, [consulté le 6 avril 2009].

³¹ Robert Reid, (président de la Mackenzie Valley Aboriginal Pipeline LP), Témoignages du comité, fascicule 10, 27 mai 2008

unanime - en faveur du projet dans la plupart des localités que nous avons visitées. S'il est réalisé, il permettra l'exploitation de réserves de gaz naturel estimées à 250 milliards de m³ sous la terre et sous les mers dans le Nord. Selon M. Reid, Il y aurait des droits d'accès et des redevances versées pour passer sur des terres autochtones, et chaque localité située à distance raisonnable du gazoduc profiterait du gaz.

Énergies de remplacement

On nous a dit qu'il y a beaucoup de discussion sur d'éventuels projets d'énergies de remplacement dans le Nord, mais que les municipalités n'ont pas l'argent pour les réaliser. Une aide financière est venue de la Fédération canadienne des municipalités (FCM). Yellowknife et Whitehorse mènent toutes deux des études de faisabilité sur le chauffage géothermique, appuyées par le Fonds municipal vert de la FCM. Ce fonds a été doté d'un budget de 550 millions par le gouvernement fédéral. Parlant au nom de la municipalité de Yellowknife, le maire adjoint Heyck nous a dit que tous les Canadiens profiteraient d'un doublement de ce budget³².

Les gens du Nord envisagent d'utiliser l'énergie éolienne à plusieurs endroits. Tuktoyuktuk aimerait en avoir deux, qui fournirait de 20 à 30 % de l'énergie de la ville, à un coût évalué à quelque 1,5 million de dollars³³. Ressources naturelles Canada y a engagé 300 000 \$, mais il reste un manque à gagner considérable. David Tenney, de la Chambre des mines du Yukon, nous a dit qu'au moins une mine du Yukon ferait l'expérience de l'éolien. Si cette expérience réussit, on installera plus d'éoliennes³⁴. Les mines consomment beaucoup de diesel, et une source d'énergie renouvelable comme l'éolien serait plus que bienvenue.

C. Nécessité de recherches plus exhaustives

Les pressions découlant du changement climatique et de la mise en valeur des ressources non renouvelables posent de nouveaux défis au Nord canadien, mais les décideurs sont trop souvent confondus par des connaissances insuffisantes. L'un après l'autre, les témoins ont insisté sur la nécessité de plus de données, qu'il s'agisse des impacts de la mise en valeur des ressources, des effets du réchauffement ou de la souveraineté dans l'Arctique.

« Les bonnes politiques et les bonnes décisions doivent s'ancrer dans les faits. Le changement climatique mondial amplifie les enjeux... Il y a beaucoup de risques de malentendus entre Autochtones et non-Autochtones participant à la recherche, pour diverses raisons historiques et culturelles ».

Source : Inuit Tapiriit Kanatami,
An Integrated Arctic Strategy,
janvier 2008, p. 23

³² Mark Heyck, (maire adjoint de Yellowknife), réunion à Yellowknife, T.N.-O., 2 juin 2008.

³³ Mervin Gruben, (maire de Tuktoyuktuk), réunion à Tuktoyuktuk, T.N.-O., 5 juin 2008.

³⁴ David Tenney, (directeur de la Chambre des mines du Yukon), réunion à Whitehorse, Yukon, 6 juin 2008.

Données de base

Des témoins nous ont dit que si on veut protéger les écosystèmes du Nord, il faut absolument instaurer au plus tôt une surveillance constante. Nul doute que l'immensité du territoire s'oppose à toute réponse simpliste ou bon marché. Comme nous l'a rappelé Terry Billy, membre du Conseil des Premières nations du Yukon, « il n'y a personne au nord de nous ».³⁵ Combien de lacunes de nos connaissances en écologie et dans d'autres domaines nous permettraient de voir à ce que des initiatives de l'État et du secteur privé soient dans le meilleur intérêt de chacun dans les prochaines années.

Bien des efforts pour recueillir des données dans le Nord ont été des actions à court terme concernant des travaux précis. Les diverses régions du Nord ont besoin d'une image plus cohérente des forces susceptibles d'interagir de façon systématique. Il faut plus de ressources, de données et de coordination pour s'attaquer aux questions à long terme³⁶.

Le programme de surveillance des répercussions cumulatives (PSRC) des T.N.-O. illustre bien cette approche. Issu de la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie* et des accords avec les Sahtus, les Gwich'ins et les Tlichos, le PSRC fait appel à des partenariats communautaires aux étapes de la conception et de la mise en œuvre. Un groupe de travail revoit les projets et leur assigne un ordre pour le financement, puis décide de ceux qui sont retenus en fonction des critères du programme. Depuis sa création en 1999, le PSRC a financé plus de cent travaux à court terme de surveillance et de recherche, menés par l'État, le monde autochtone, le monde universitaire et les organismes sans but lucratif.

Malheureusement, le PSRC a été contraint de s'accommoder d'un financement à la pièce au gré des réaffectations budgétaires ministérielles. Depuis 10 ans, ce financement a été intermittent, imprévisible et inopportun : on ne s'est jamais engagé à un financement soutenu. Le plan quinquennal du groupe de travail polyvalent réclame 16,2 millions de dollars sur cinq ans, soit environ 3,2 millions par année. La demande présentée au Conseil du Trésor en est maintenant à sa 1^{le} version : il n'y a encore aucun engagement financier.

Ressources Naturelles Canada a publié un recueil des résultats de recherche sur le changement climatique qui pourrait servir de point de départ à une coordination des connaissances actuelles³⁷. Il reste encore du travail à faire dans ce domaine crucial. Une suggestion de David Livingstone d'Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC) serait d'établir une série de scénarios, de modèles et de projections pour déterminer si l'accumulation croissante de preuves anecdotiques du changement climatique est fondée

³⁵ Terry Billy, (Conseil des Premières nations du Yukon), réunion à Whitehorse, Yukon, 5 juin 2008.

³⁶ David Livingstone, (directeur des ressources renouvelables et de l'environnement, Affaires indiennes et Nord Canada), réunion Yellowknife, T.N.-O., 2 juin 2008.

³⁷ Ressources naturelles Canada, *Vivre avec les changements climatiques au Canada*, http://www.adaptation.rncan.gc.ca/assess/2007/index_f.php (visité pour la dernière fois le 6 avril 2009)

en science. Les modèles pourraient s'appliquer à des questions particulières comme la fonte du pergélisol. Comprendre divers éléments précis des répercussions du changement climatique serait extrêmement utile : il permettrait aux gens du Nord d'établir des politiques et des programmes efficaces pour composer avec les répercussions prévues³⁸.

Respecter le savoir ancestral

Le savoir écologique ancestral (SEA), c'est la somme des connaissances acquises par les Autochtones en contact étroit avec la Terre depuis des milliers d'années, ce qui a enrichi leur compréhension de l'interaction des processus naturels. Environnement Canada définit trois catégories de SEA :³⁹

- La première englobe les connaissances sur des éléments ou des aspects des plantes, des animaux et des phénomènes, ainsi qu'un vocabulaire spécialisé permettant de les décrire. Cette catégorie s'apparente à la taxinomie et à ses systèmes de classification.
- La deuxième porte sur la mise au point, le perfectionnement et l'utilisation de techniques appropriées de chasse, de pêche et de piégeage.
- La troisième est plus complexe et la moins bien comprise, bien qu'elle puisse être la plus importante des trois. Elle porte sur la compréhension de l'ensemble des écosystèmes et des rapports étroits avec ces derniers.

Il est notoirement difficile d'intégrer le savoir ancestral aux données scientifiques occidentales. On a de nombreux exemples de chercheurs du Sud qui ont fait fi ou négligé le savoir ancestral. On nous a parlé du cas d'un aîné qui a communiqué l'information au sujet d'une vieille cache d'os mammouth à un scientifique en visite, qui s'est empressé de publier un article sur sa découverte dans une revue scientifique sans reconnaître la propriété intellectuelle des Premières Nations⁴⁰. Ce n'est pas une façon convenable d'utiliser le savoir traditionnel. Dans bien des cas, ce savoir a apporté une information et des points de vue utiles à la table. Il faut l'harmoniser avec les autres sources de connaissances afin qu'il puisse nous donner une connaissance plus complète du Nord.

Station de recherche arctique

Dans le discours du Trône du 16 octobre 2007, le gouvernement fédéral s'engageait envers une stratégie nordique, qui prévoyait notamment la construction d'une station de recherche de classe mondiale dans l'Arctique⁴¹.

³⁸ David Livingstone, (directeur des ressources renouvelables et de l'environnement, Affaires indiennes et Nord Canada), réunion à Yellowknife, T.N.-O., 2 juin 2008.

³⁹ Environnement Canada, *L'état de l'environnement au Canada — 1996* <http://www.ec.gc.ca/soer-ree/Francais/SOER/1996report/Doc/1-6-9-5-6-1.cfm>

⁴⁰ Terry Billy, (Conseil des Premières Nations du Yukon), réunion à Whitehorse, Yukon, 5 juin 2008.

⁴¹ Gouvernement du Canada, "Discours du Trône : Protéger l'avenir du Canada," 19 novembre 2008 <http://www.sft-ddt.gc.ca/fra/media.asp?id=1364> [consulté le 6 avril 2009].

Par la suite, Affaires indiennes et du Nord Canada a commandé un examen par les pairs de la contribution des intervenants au projet de station de recherche arctique. Le Conseil des académies canadiennes a réuni à cette fin une brochette internationale de scientifiques qui ont confirmé les quatre priorités de recherche suggérées par les intervenants :

- mise en valeur durable des ressources
- écologie et intendance
- changement climatique, et
- collectivités saines et viables.

Le groupe de travail a ajouté l'observation et la surveillance, qui constituent selon lui une activité indispensable pour développer notre base de connaissances, mieux comprendre l'environnement, assurer l'intendance des systèmes et gérer le développement des ressources⁴².

Plusieurs témoins ont recommandé que le financement à cette fin soit consacré à un *réseau* de recherche plutôt qu'à un seul institut, arguant qu'un réseau est mieux en mesure d'exploiter une vaste gamme de sujets de recherche en plus d'optimiser les résultats des programmes actuels. On a proposé deux modèles dont celui du CAVIAR (Community Adaptation and Vulnerability in Arctic Regions), consortium international composé de partenaires de huit pays nordiques, dont le Canada. Le deuxième est ArcticNet, réseau de chercheurs avec leurs partenaires inuits, de l'État et du secteur privé.

Le groupe de travail du Conseil des académies n'a pas recommandé un réseau de ce genre, mais proposé plutôt un « modèle bipolaire » avec un pôle logistique dans le lieu central et un pôle scientifique dans une région attirante et intéressante sur le plan scientifique.

Cependant, l'ajout de la surveillance aux responsabilités est une lacune importante. Dans un document intitulé *Monitoring the Mackenzie Gas Project* préparé pour la Division des ressources hydrauliques d'affaires indiennes et du Nord Canada, l'auteur C.R. Burn formule les observations suivantes :

« Un programme de surveillance doit être vu comme un investissement dans la capacité de l'intendance environnementale future dans la zone des travaux, de sorte que le personnel local devrait participer professionnellement dans la plus grande mesure possible ... dans le Nord, les lacunes d'information au sujet de sites particuliers et la brièveté de beaucoup de données environnementales font en sorte que les données issues de systèmes de surveillance formels, ouverts et structurés faciliteraient les discussions des commissions et groupes d'études réglementaires vis-à-vis des projets futurs de l'État. »⁴³ [Traduction]

⁴² Conseil des académies canadiennes, *Vision pour l'Initiative canadienne de recherche dans l'Arctique*, novembre 2008, p. 11. L'autre thème ajouté à la liste est la technologie.

⁴³ Burn, C.R., *Monitoring the Mackenzie Gas Project*, 12 août 2007.

Bonnes recherches en chantier

Plusieurs recherches impressionnantes sont déjà en cours dans le Nord, menées en bonne partie par de petites institutions affiliées aux collèges du Nord. Parmi les plus intéressantes, mentionnons une étude de terrain pour établir comment extraire l'hydrate de clathrate et l'utiliser comme combustible. Les hydrates de clathrate (ou hydrates de gaz ou clathrates de gaz) sont « des substances semblables à de la glace, composées d'eau et de gaz naturel qui se forment lorsque les gaz (surtout le méthane biogénique issu de la décomposition microbienne des matières organiques) se combinent à l'eau à de faibles températures et à des pressions élevées⁴⁴. Ces composés existent en sous une grande partie de la surface des régions arctiques du globe et sur les talus continentaux sous-marins, à plus de 600 m de profondeur. Les trois marges continentales du Canada en contiennent. Le delta du Mackenzie, dans les TNO, contient des dépôts parmi les plus concentrés du monde⁴⁵. On en trouve également dans le pergélisol, comme en témoigne le gisement d'hydrates de gaz de Mallik dans le delta du Mackenzie⁴⁶.

Les scientifiques estiment que ces hydrates pourraient constituer une des principales sources d'énergie de l'avenir, mais on n'a pas encore trouvé de façon rentable de les extraire. En outre, le méthane est l'un des principaux gaz à effet de serre. Un puits expérimental a été foré en 2008 sous les auspices de la Commission géologique Canada, dans le cadre d'une étude en cours. Des fonds ont été fournis par la Société pétrolière nationale du Japon, alors que la gestion du site et la cueillette de données ont été menées par l'Institut de recherche Aurora à partir d'Inuvik⁴⁷. Le Japon mène des recherches très énergiques sur cette filière.

D. Nécessité de faciliter la gouvernance

Les structures de gestion du Nord sont uniques. Nulle part ailleurs au Canada il n'existe un tel amalgame de propriété fédérale des ressources, de pouvoirs délégués et de conseils élus, et de gouvernements autochtones et territoriaux. Ces relations complexes peuvent dérouter les Canadiens du Sud. Les territoires représentent un des modèles les plus avancés de cogestion dans le monde, mais l'évolution continue et ceux qui y participent cherchent encore des façons d'alléger le processus de décision.

⁴⁴ RNCAN, Secteur des sciences de la Terre, Les hydrates de gaz : carburant de l'avenir?
http://ess.nrcan.gc.ca/2002_2006/ghff/index_f.php

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ RNCAN, Secteur des sciences de la Terre, Priorités, Commission géologique du Canada, Mallik 2002, précis d'information, Programme de forage d'exploration des hydrates de gaz de Mallik,
http://gsc.nrcan.gc.ca/gashydrates/mallik2002/background_f.php

⁴⁷ Andrew Applejohn, directeur de l'Institut de recherche Aurora, réunion à Inuvik, N.T.-O. 4 juin 2008.

Réglementation

Examinons la procédure d'autorisation pour la mise en valeur des ressources. La réglementation a évolué avec le temps, avec le règlement des revendications territoriales. Une conséquence, « c'est que plus d'organes exercent plus de pouvoir de réglementation dans plus de domaines que jamais auparavant. Partout dans le Nord, les anciens pouvoirs d'AINC et des deux offices des eaux (du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest incluant de l'actuel Nunavut) se sont accrus et sont maintenant assumés par au moins 20 organismes de cogestion, comptant chacun ses membres, son personnel et ses conseillers propres. C'est dans les Territoires du Nord-Ouest qu'on trouve le plus grand nombre de ces commissions⁴⁸. »

Le consensus est clairement le mot d'ordre dans le Nord; étant donné le nombre d'intervenants, on n'ira pas très loin si les décideurs ne travaillent pas à l'unisson. Cependant, trouver un consensus est bien plus frustrant que gérer à la majorité simple. Bien des témoins en ont parlé dans le contexte du gazoduc. Bien des frustrations ont été exprimées à l'endroit des reports considérables du processus d'examen, qui dure depuis 2004 et qui ne prendra pas fin avant 2010. Nous avons entendu beaucoup de doléances : il est temps de prendre une décision finale. L'incertitude entourant l'avenir du gazoduc se traduit en incertitude de planification, de financement et d'acheminement des ressources en fin de compte. Bien des gens du Nord attendent depuis trop longtemps des emplois et d'autres avantages qui, selon eux, accompagneront la construction du gazoduc.

« Recommander une restructuration dans les Territoires du Nord-Ouest, c'était reconnaître qu'elle ne sera acceptée que s'il y a un véritable effort pour inclure la voix du Nord dans l'établissement de plans d'aménagement du territoire efficaces, et pour l'entendre grâce à un office nordique des terres et des eaux (l'OTEVM) et à un office nordique d'évaluation environnementale (l'OEREVM), organismes indépendants chargés des décisions finales. »

Source : Neil McCrank, *La voix de l'amélioration : Examen du régime de réglementation dans le Nord*, mai 2008, p. 41

« Je pense que nous allons nous retrouver très bientôt dans la situation où les sociétés pétrolières et gazières vont dire qu'il a fallu trop de temps pour construire les pipelines, qu'elles ne sont plus prêtes à construire les pipelines et qu'elles vont avoir recours à cette nouvelle technologie des terminaux maritimes, ainsi qu'aux pétroliers brise-glace, pour transporter le pétrole et le gaz qu'elles voulaient transporter au pipeline

[S]i vous discutez avec la plupart des gens qui s'occupent de la construction des pipelines du côté canadien et du côté américain, ils vont vous dire que le maintien de l'intégrité du réseau de pipelines est une préoccupation de plus en plus importante avec la fonte du pergélisol. »

[Traduction]

Rob Huebert, directeur adjoint
du Centre d'études militaires et stratégiques,
Université de Calgary

⁴⁸ Affaires indiennes et Nord Canada, mai 2008, *La voie de l'amélioration : Examen du régime de réglementation dans le Nord* (rapport McCrank), p. 9.

Depuis quelques années, l'Office des terres et des eaux de la vallée du Mackenzie collabore avec les autres organes de réglementation pour établir une procédure claire et uniforme. L'évaluation des règlements et procédures des divers offices a révélé plusieurs dispositions chevauchantes et conflits potentiels au niveau des conditions. À la suite de l'harmonisation, quelque 1 500 exigences réglementaires ont été réduites à 600. Autre avantage de cette démarche, bien des agents de réglementation comprennent aujourd'hui bien mieux les procédures des autres. Nous espérons que cela a conduit à plus d'efficacité, en préservant l'intégrité du processus environnemental.

Simplifier les procédures

La mise en valeur des ressources du Nord nécessite de nombreuses étapes et fait appel à plusieurs organismes, comme le note le rapport d'avril 2005 de la vérificatrice générale du Canada. Le chapitre 6 examine le processus de mise en valeur des ressources afin « de garantir qu'il est suffisamment solide pour permettre de relever les défis et de saisir les possibilités qui se présenteront au cours de la prochaine décennie.⁴⁹ » Parmi les recommandations, on trouve celle-ci : « Le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien devrait travailler avec les offices constitués en vertu de la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie* pour cerner les meilleures pratiques et évaluer les besoins de formation, et leur offrir cette formation, s'il y a lieu »⁵⁰. Malgré certains progrès, les difficultés demeurent.

En 2007, le gouvernement fédéral a lancé l'Initiative d'amélioration du régime de réglementation dans le Nord afin de réunir et de simplifier les règlements du Nord. Dirigé par Neil McCrank, ancien président de la Commission de l'énergie et des services publics de l'Alberta, l'examen visait avant tout les T.N.-O. mais s'intéresse également au Nunavut et au Yukon.

Paru en juillet 2008, le rapport McCrank recommande de restructurer la réglementation des T.N.-O., soit en cédant à l'Office des terres et de l'eau de la vallée du Mackenzie la responsabilité exclusive des permis pour les terres et les eaux, soit en le rendant arbitre final des décisions émanant des offices régionaux existants. En outre, la Commission d'examen des répercussions environnementales de la vallée du Mackenzie agirait comme palier ultime de recommandations environnementales. Les 18 recommandations visant les T.N.-O. demandaient toutes au gouvernement fédéral de préciser son rôle. On l'exhortait à donner priorité à l'approbation des plans fonciers, certains déjà été formulés par les Premières Nations pour les terres visées par les ententes, à s'engager à financer à long terme le programme de surveillance des répercussions cumulatives des T.N.-O. et de reconnaître les lacunes et les insuffisances des lois actuelles⁵¹.

⁴⁹ Vérificatrice générale du Canada, 2005 rapport d'avril de la vérificatrice générale du Canada, chapitre 6, Affaires indiennes et du Nord Canada — La mise en valeur des ressources non renouvelables dans les Territoires du Nord-Ouest, http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_200504_06_f_14937.html

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ Affaires indiennes et Nord Canada, mai 2008, *La voie de l'amélioration : Examen du régime de réglementation dans le Nord* (rapport McCrank), p. 40 à 45.

Certains témoins entendus par M. McCrank ont demandé une meilleure coordination et communication entre les offices et les ministères à tous les stades d'élaboration des projets. Constatant la création récente d'un Bureau de gestion des grands projets offrant un accès unique à la réglementation fédérale, on a demandé au gouvernement d'envisager un équivalent conçu dans le Nord « pour servir de guichet unique et coordonner l'action des ministères fédéraux et du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, tout en assurant la liaison avec les organismes de réglementation pour tous les projets, grands ou petits ⁵². »

Propriété des ressources

La négociation d'un accord de dévolution entre le gouvernement fédéral et les Territoires du Nord-Ouest continue à un assez bon rythme. Un protocole d'entente a été signé en 2001 et des discussions ont eu lieu de façon intermittente depuis sept ans. Un des grands enjeux est la somme qu'Ottawa accordera au gouvernement territorial en contrepartie des redevances sur l'exploitation des ressources.

On nous a dit que les T.N.-O. avaient récemment refusé un projet de dévolution, qui incluait des subventions annuelles, parce qu'on s'attendait que les redevances prévues du pétrole et du gaz dépasserait de beaucoup la subvention projetée ⁵³.

Taille unique, pas toujours

Rien n'est plus frustrant pour les Canadiens du Nord que les règlements absurdes imposés par des gens du Sud bien intentionnés, mais mal informés. Les membres du comité ont entendu plusieurs histoires cocasses découlant de suppositions inexactes faites dans le Sud.

En voici une. Il y a un certain temps, Transports Canada a promulgué un nouveau règlement qui exigeait que tout travail d'entretien d'un avion se fasse dans un hangar. De toute évidence, la règle concerne la sécurité, mais elle est mal adaptée aux conditions courantes des gens du Nord, si dépendants du transport aérien pour se déplacer et acheminer des biens en zones isolées, et à qui les ambulances aéroportées offrent souvent la seule chance de survie. Un pilote s'est chargé d'en faire la démonstration. Quand un fonctionnaire du ministère est venu du sud pour une inspection de routine, il lui a offert de survoler les régions sauvages pour voir les paysages magnifiques du Yukon. Le fonctionnaire a accepté avec empressement. Après une heure de vol agréable, le pilote a tout à coup annoncé qu'il devait faire un atterrissage d'urgence. Un problème technique était survenu et il devait effectuer une vérification avant de continuer. Il a donc posé l'appareil dans une clairière, a examiné rapidement le problème puis s'est assis sur une bûche en disant qu'il faudrait attendre un bon bout de temps avant qu'on ne vienne les secourir. « Mais, demande le fonctionnaire, ne pouvez-vous régler le problème tout

⁵² Affaires indiennes et Nord Canada, mai 2008, *La voix de l'amélioration : Examen du régime de réglementation dans le Nord* (rapport McCrank), p. 45.

⁵³ L'hon. Michael Miltonberger (ministre de l'Environnement et des Ressources naturelles) réunion à Yellowknife, T.N.-O., 3 juin 2008.

seul? » - « Bien sûr, répond le pilote, mais pas hors d'un hangar. » Peu de temps après, le règlement a été modifié pour tenir compte de la réalité nordique⁵⁴.

À une autre occasion, un fonctionnaire des affaires intergouvernementales d'Ottawa s'est plaint amèrement que ses demandes répétées d'un échantillon d'arbre du ministère des Forêts du Nunavut restaient lettre morte. Imaginez l'air qu'il a fait quand un Yukonais qui écoutait ses récriminations à une réception officielle quelques mois plus tard l'a poliment informé que les arbres ne poussent guère au Nunavut, qui est situé au-delà de la ligne des arbres⁵⁵! Il y en a quelques-uns, mais pas beaucoup. Le message est passé.

III. Recommandations

Recommandation 1

Le gouvernement fédéral devrait accroître et maintenir son financement à la recherche dans le Nord et, ce faisant, insister davantage sur la surveillance et la cueillette des données qui permettront de suivre le changement climatique à long terme. En particulier, le financement pluriannuel du programme de surveillance des répercussions cumulatives des T.N.-O. (PSRC) devrait faire l'objet d'une subvention immédiate.

Recommandation 2

Tout en continuant de financer des mesures visant les répercussions du changement climatique dans le Nord, le gouvernement devrait accroître son financement aux mesures que les municipalités et les gouvernements territoriaux doivent prendre pour *s'adapter* au changement climatique. Ainsi, il faut s'attaquer aux problèmes du remplacement des routes de glace par des routes permanentes, de l'enfoncement des bâtiments et l'érosion des rives.

Recommandation 3

Le gouvernement fédéral doit répondre au besoin urgent de la recherche-développement de solutions à la fonte du pergélisol.

Recommandation 4

Nous exhortons le gouvernement fédéral à fournir des fonds additionnels immédiats pour construire une route permanente entre la gravière dite « Source 117 » et Tuktoyaktuk pour garantir l'achèvement de ce lien vital.

⁵⁴ Bev Buckway, (maire de Whitehorse), réunion à Whitehorse, Yukon, 5 juin 2008.

⁵⁵ L'hon. Jim Kenyan, (ministre du Développement économique), réunion à Whitehorse, Yukon, 6 juin 2008. Il va sans dire qu'il n'y a pas de ministère des Forêts au Nunavut.

Recommandation 5

Le gouvernement fédéral devrait faire en sorte que les plans de l'Institut de recherche arctique promis en 2007 dans le budget fasse appelle à un réseau nordique de chercheurs localisés à divers endroits dans le Nord, plutôt qu'à une administration située à un ou deux endroits. Le nom de Réseau de recherche arctique devrait remplacer l'Institut de recherche arctique pour imposer l'idée de réseau.

Recommandation 6

Étant donné le temps que prennent les études de la Commission conjointe d'examen et de l'Office national de l'énergie, le gouvernement fédéral devrait faire tout son possible pour prendre des décisions rapides concernant l'avenir du gazoduc du Mackenzie une fois les rapports déposés.

Recommandation 7

En planifiant l'allocation de ressources à l'appui de sa revendication de souveraineté dans le Nord, le gouvernement fédéral devrait reconnaître que son soutien aux populations canadiennes qui doivent relever les défis de la vie difficile dans le Nord est le plus solide argument du Canada dans tout forum international.

Recommandation 8

On exhorte le gouvernement fédéral à conclure un accord sur le partage des ressources avec les T.N.-O. qui affectera les recettes tirées des ressources au relèvement des normes d'éducation, de logement et de santé pour les habitants permanents du Nord.

Recommandation 9

Dans ses échanges avec les gouvernements territoriaux et autochtones, le gouvernement fédéral doit s'assurer d'accorder priorité aux décisions locales, en respectant les ententes de collaboration existantes et en encourageant la pleine participation locale au profit des résultats utiles pour les gens du Nord.

ANNEXE A

Liste des témoins qui ont comparu devant le comité :

4 mars 2008

Bureau du vérificateur général du Canada :

Ronald Thompson, FCA, commissaire à l'environnement et au développement durable par intérim;

Neil Maxwell, vérificateur général adjoint;

Andrew Ferguson, directeur principal;

Richard Arseneault, directeur principal.

11 mars 2008

Affaires indiennes et du Nord Canada :

Patrick Borbey, sous-ministre adjoint;

Giles Morrell, directeur intérimaire, Gestion des ressources pétrolières et gazières;

Sheila Riordon, directeur général du pétrole et du gaz du Nord.

15 avril 2008

Ressources naturelles Canada :

Mark Corey, sous-ministre adjoint, Secteur des sciences de la Terre;

Don Lemmen, gestionnaire de la recherche, Direction des impacts et de l'adaptation liés au changement;

Sharon Smith, chercheur en pergélisol.

1^{er} mai 2008

À titre personnel :

Rob Huebert, directeur adjoint du Centre d'études stratégiques et militaires, professeur agrégé, Département des sciences politiques, Université de Calgary (par vidéoconférence).

8 mai 2008

ArcticNet :

Martin Fortier, directeur exécutif;

Bernie Boucher, président de JF Boucher Consulting Ltd. et président du conseil d'administration.

Chambre des mines des T. N.-O. et du Nunavut :

Mike Vaydik, directeur général.

27 mai 2008

Mackenzie Valley Aboriginal Pipeline LP :

Robert Reid, président.

Secrétariat du projet de gaz du nord :

Brian Chambers, directeur exécutif.

À titre personnel :

Donat Pharand, professeur émérite, Faculté de Droit, Université d'Ottawa.

ANNEXE B

Liste des organisations rencontrées durant la mission d'étude dans l'Arctique :

Yellowknife :

Députés de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest

Environnement et ressources naturelles, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

Pêches et Océans Canada

Affaires indiennes et du Nord Canada

Ville de Yellowknife

Ecology North

Mackenzie Valley Land and Water Board

Norman Wells :

Mountain Dene Ventures

Village de Norman Wells

Mountain River Outdoor Adventures

North-Wright Airways

Inuvik :

Ministère de l'Exécutif des Territoires du Nord-Ouest

Inuvialuit Regional Corporation

Inuvialuit Development Corporation

Inuvialuit Corporate Group

Village de Inuvik

Aurora Research Institute

Inuvik Gas Limited

Tuktoyaktuk :

Tuktoyaktuk Community Corporation

Hameau de Tuktoyaktuk

Whitehorse :

L'honorable Ione Jean Christensen, C.M., ancien sénateur

Ministère du Développement économique, gouvernement du Yukon

Ministère de l'énergie, des mines et des ressources, gouvernement du Yukon

Ministère de l'environnement, gouvernement de Yukon

Yukon Chamber of Mines

Ville de Whitehorse

Collège du Yukon

Conseil des Premières nations du Yukon

Thursday, May 14, 2009

Canadian Energy Pipeline Association:

Brenda Kenny, President;

Jeff Angel, Vice-President, External Relations.

Canadian Association of Petroleum Producers:

Peter Miller, Counsel, Law Department, Imperial Oil Resources.

Federation of Canadian Municipalities:

David Marit, President, Saskatchewan Association of Rural Municipalities;

Susan Irwin, Policy Advisor.

University of Ottawa — Ecojustice Environmental Law Clinic:

William Amos, Staff Counsel;

Yolande Saito, Research Assistant.

Le jeudi 14 mai 2009

Association canadienne des pipelines d'énergie :

Brenda Kenny, présidente;

Jeff Angel, vice-président, relations extérieures.

Association canadienne des producteurs pétroliers :

Peter Miller, avocat, Section du droit, Pétrolière Impériale Ressources Limitée.

Fédération canadienne des municipalités :

David Marit, président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities;

Susan Irwin, conseillère des politiques.

Université d'Ottawa — Clinique de droit environnemental :

William Amos, conseil juridique;

Yolande Saito, assistante à la recherche.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, May 12, 2009

Watershed Watch Salmon Society:

Aaron Hill, Ecologist.

Transportation Alberta:

Ron Middleton, Director, Environmental Management Services.

Assembly of First Nations:

Bob Watts, Chief Executive Officer;

Stuart Wuttke, Acting Director, Environmental Stewardship.

Association of Iroquois and Allied Indians:

Deputy Grand Chief Chris McCormick.

Nishnawbe Aski Nation:

Terry Wilson, Forestry Coordinator.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le mardi 12 mai 2009

Watershed Watch Salmon Society :

Aaron Hill, écologue.

Ministère des Transports de l'Alberta :

Ron Middleton, directeur, Services de la gestion environnementale

Assemblée des Premières Nations :

Bob Watts, chef de la direction;

Stuart Wuttke, directeur par intérim, Gestion de l'environnement

Association des Iroquois et des Indiens unis :

Chris McCormick, grand chef adjoint.

Nation Nishnawbe Aski :

Terry Wilson, coordinateur, Foresterie.

(Suite à la page précédente)



CA1
Y627
E55



Second Session
Fortieth Parliament, 2009

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Energy, the Environment and Natural Resources

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Chair:

The Honourable W. DAVID ANGUS

Président :

L'honorable W. DAVID ANGUS

Tuesday, May 26, 2009
Thursday, May 28, 2009

Le mardi 26 mai 2009
Le jeudi 28 mai 2009

Issue No. 7

Fascicule n° 7

Seventh and eighth meetings on:

Elements contained in Bill C-10, the Budget
Implementation Act, 2009, dealing with the Navigable
Waters Protection Act (Part 7)

Septième et huitième réunions concernant :

Les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution du
budget de 2009, concernant la Loi sur la protection des
eaux navigables (partie 7)

and

et

Fourth meeting on:

Emerging issues related to its mandate

Quatrième réunion concernant :

De nouvelles questions liées à son mandat

INCLUDING:

THE SEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(GLOBE 2008 Conference)

Y COMPRIS :

LE SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Conférence GLOBE 2008)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable W. David Angus, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(or Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, P.C.
* LeBreton, P.C.	Sibbeston
(or Comeau)	Spivak

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Banks replaced the Honourable Senator Fraser (*May 28, 2009*).

The Honourable Senator Fraser replaced the Honourable Senator Banks (*May 27, 2009*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable W. David Angus

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(ou Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, C.P.
* LeBreton, C.P.	Sibbeston
(ou Comeau)	Spivak

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications dans la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) de Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Banks a remplacé l'honorable sénateur Fraser (*le 28 mai 2009*).

L'honorable sénateur Fraser a remplacé l'honorable sénateur Banks (*le 27 mai 2009*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 26, 2009
(14)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 5:08 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld and Spivak (8).

Other senator present: The Honourable Senator McCoy (1).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, . Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee continued its examination of those elements of Bill C-10 dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Group McLellan Ross LLP:

Ron Kruhlak, Partner.

Transport Canada:

Donald Roussel, Director General, Marine Safety;

Bob Gowe, Manager, Navigable Waters Protection;

Brigit Proulx, Legal Counsel, Marine Safety.

The chair made an opening statement.

Mr. Kruhlak made a statement and answered questions.

At 6:08 p.m., the committee suspended.

At 6:10 p.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Mr. Roussel and Mr. Gowe each made a statement and, together with Ms. Proulx, answered questions.

At 7:25 p.m., the committee suspended.

At 7:26 p.m., the committee resumed.

Pursuant to rule 92(2)(e), it was agreed that the committee proceed in camera to consider its future agenda.

It was agreed that senators' staff be authorized to remain during the in camera portion of the meeting.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 26 mai 2009
(14)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 8 dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld et Spivak (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur McCoy (1).

Sont présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit l'étude des éléments du projet de loi C-10 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Groupe McLellan Ross LLP :

Ron Kruhlak, associé.

Transports Canada :

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime;

Bob Gowe, gestionnaire, Protection des eaux navigables;

Brigit Proulx, conseillère juridique, Sécurité maritime.

Le président fait une déclaration.

M. Kruhlak fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 18 h 8, la séance est suspendue.

À 18 h 10, la séance reprend.

Le président fait une déclaration.

MM. Roussel et Gowe font chacun une déclaration, puis, avec Mme Proulx, répondent aux questions.

À 19 h 25, la séance est suspendue.

À 19 h 26, la séance reprend.

Conformément au paragraphe 92(2) du Règlement, il est convenu que la séance se poursuive à huis clos pour examiner les travaux futurs du comité ainsi qu'une ébauche de rapport.

Il est convenu que le personnel des sénateurs soit autorisé à rester dans la salle durant la séance à huis clos.

Pursuant to rule (92)(2)(f), the committee proceeded to consider a draft report. After debate, it was agreed that the draft report on the GLOBE 2008 Conference be adopted and that the chair be authorized to table it in the Senate.

At 7:35 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 28, 2009

(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:09 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Fraser, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld and Spivak (8).

Other senators present: The Honourable Senators Brown and McCoy (2).

In attendance: Marc Leblanc, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, the committee continued its examination of those elements of Bill C-10 dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Transport Canada:

Donald Roussel, Director General, Marine Safety;

Brigit Proulx, Counsel, Legal Services;

Ann Gillen, Navigable Waters Protection Officer, Operations and Environmental Programs.

The chair made a statement.

Mr. Roussel made a statement and, together with Ms. Proulx and Ms. Gillen, answered questions.

At 9:27 a.m., the committee suspended.

At 9:34 a.m., pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 3, 2009, the committee continued to examine and report on emerging issues related to its mandate (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*).

Pursuant to rule 92(2)(e), it was agreed that the committee proceed in camera to consider its future agenda.

Après discussion, il est convenu d'adopter l'ébauche de rapport sur la Conférence GLOBE 2008 et que le président soit autorisé à présenter le rapport au Sénat.

À 19 h 35, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 28 mai 2009

(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 9 dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Angus, Fraser, Lang, Merchant, Milne, Mitchell, Neufeld et Spivak (8).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Brown et McCoy (2).

Est présent : Marc Leblanc, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Sont également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit l'examen des éléments du projet de loi C-10 concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Transports Canada :

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime;

Brigit Proulx, avocate, Services juridiques;

Ann Gillen, agente de protection des eaux navigables, Direction de l'exploitation et des programmes environnementaux.

Le président fait une déclaration.

M. Roussel fait une déclaration, puis, nnnnn avec Mmes Proulx et Gillen, répond aux questions.

À 9 h 27, la séance est suspendue.

À 9 h 34, à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 3 mars 2009, le comité poursuit l'examen, pour en faire rapport, des nouvelles questions liées à son mandat. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

Conformément au paragraphe 92(2)(e), la séance se poursuit à huis clos pour examiner les futurs travaux du comité.

It was agreed that senators' staff be authorized to remain in the room during the in camera portion of the meeting.

It was moved:

That the chair be authorized to seek authority from the Senate for the following order of reference:

That the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources be authorized to examine and report on the current state and future of Canada's energy sector (including alternative energy). In particular, the committee shall be authorized to:

(a) Examine the current state of the energy sector across Canada, including production, manufacturing, transportation, distribution, sales, consumption and conservation patterns;

(b) Examine the federal and provincial/territorial roles in the energy sector and system in Canada;

(c) Examine current domestic and international trends and anticipated usage patterns and market conditions, including trade and environmental measures and opportunities, likely to influence the sector's and energy system's future sustainability;

(d) Develop a national vision for the long-term positioning, competitiveness and security of Canada's energy sector;

(e) Recommend specific measures by which the federal government could help bring that vision to fruition; and

That the committee submit its final report no later than June 30, 2011 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 10:06 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à assister à la portion à huis clos de la réunion.

L'honorable sénateur Mitchell propose :

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat l'ordre de renvoi suivant :

Que le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à étudier, afin d'en faire rapport, la situation actuelle et future du secteur énergétique du Canada (y compris l'énergie de remplacement). En particulier, le comité sera autorisé à faire ce qui suit :

a) Examiner la situation actuelle du secteur énergétique partout au Canada, y compris les modèles de production, de fabrication, de transport, de distribution, de vente, de consommation et de conservation;

b) Examiner les rôles des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux dans le secteur énergétique et le réseau énergétique du Canada;

c) Examiner les tendances actuelles des habitudes de consommation, à l'échelle nationale et internationale, ainsi que les conditions du marché, y compris les mesures et débouchés aux plans du commerce et de l'environnement, qui sont susceptibles d'influencer la durabilité future du secteur et du réseau énergétiques;

d) Formuler une vision nationale pour le positionnement, la compétitivité et la sécurité à long terme du secteur énergétique du Canada;

e) Recommander des mesures spécifiques au moyen desquelles le gouvernement fédéral pourrait contribuer à concrétiser cette vision.

Que le comité soumette son rapport final au plus tard le 30 juin 2011 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour publier ses conclusions jusque 180 jours après le dépôt du rapport final.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 10 h 6, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

REPORT OF THE COMMITTEE

Wednesday, May 27, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources has the honour to table its

SEVENTH REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on Tuesday, March 3 2009, to examine and report on emerging issues related to its mandate, now tables its interim report entitled "GLOBE 2008 Conference".

Respectfully submitted,

*Le président,***W. DAVID ANGUS***Chair**(Text of the report appears following the evidence.)***RAPPORT DU COMITÉ**

Le mercredi 27 mai 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a l'honneur de déposer son

SEPTIÈME RAPPORT

Votre comité, autorisé par le Sénat le mardi 3 mars 2009 à étudier, afin d'en faire rapport, sur de nouvelles questions concernant son mandat, dépose maintenant son rapport provisoire intitulé « Conférence GLOBE 2008 ».

Respectueusement soumis,

(Le texte du rapport paraît après les témoignages.)

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 26, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:08 p.m. to examine the elements contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009, dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good evening, ladies and gentlemen, colleagues and those observing our proceedings on the CPAC television network and on the World Wide Web. This is a meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. It is our seventh meeting of hearings on the Navigable Waters Protection Act amendments contained in the budget implementation bill, Bill C-10.

We are privileged to have with us tonight one of Canada's leading environmental and energy solicitors, Ron Kruhlak, a partner with Group McLellan Ross LLP in Edmonton.

Mr. Kruhlak, I believe that you know a number of us, but I would like to introduce my colleagues. My name is David Angus; I am from Montreal, Quebec and I chair the committee. Senator Grant Mitchell is from your province and is the deputy chair of the committee. Also present are Senator Richard Neufeld from British Columbia, Senator Tommy Banks from Alberta, Senator Lorna Milne from Ontario, Senator Panna Merchant from Saskatchewan and Senator Elaine McCoy from Alberta.

I understand that you will say a few words, and then we will have a question period.

Colleagues, after hearing this witness, we will hear from officials whom we have invited back to the committee, given that this is our last meeting on this matter. We will hear from Donald Roussel, Director General, Marine Safety at Transport Canada and Bob Gowe, Manager, Navigable Waters Protection, Transport Canada.

You will probably note the absence of the name David Osbaldeston. He was scheduled to attend this evening but he was called away on urgent family matters.

I want to remind you that a number of matters arose that made us feel it would be appropriate to have these officials back before we concluded our hearings. We asked the officials for a considerable amount of information. We have received a package from the division of Transport Canada that deals with the Navigable Waters Protection Act, and I am currently having that circulated to each of you.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 26 mai 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles s'est réuni aujourd'hui à 17 h 8 pour étudier les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (partie 7).

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonsoir, mesdames et messieurs, chers collègues et cher public qui assiste à la séance sur le réseau télévisé CPAC et sur Internet. Il s'agit d'une réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Nous en sommes à notre septième audience au sujet des modifications de la Loi sur la protection des eaux navigables prévues dans la Loi d'exécution du budget, le projet de loi C-10.

Nous avons le privilège d'accueillir ce soir un juriste canadien de premier rang dans le domaine de l'énergie et de l'environnement, M. Ron Kruhlak, associé au cabinet d'avocats McLellan Ross, à Edmonton.

Monsieur Kruhlak, je crois que vous connaissez un certain nombre des membres du comité, mais j'aimerais vous présenter mes collègues. Je m'appelle David Angus, je viens de Montréal, au Québec et j'assume la présidence du comité. Le sénateur Grant Mitchell vient de votre province et il est le vice-président du comité. Le sénateur Richard Neufeld, de la Colombie-Britannique, le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta, le sénateur Lorna Milne, de l'Ontario, le sénateur Panna Merchant, de la Saskatchewan et le sénateur Elaine McCoy, de l'Alberta sont aussi présents.

Je crois comprendre que vous allez faire quelques commentaires, puis nous passerons à la période de questions.

Chers collègues, après ce témoignage, nous allons entendre des représentants du gouvernement que nous avons invités à revenir devant le comité, puisqu'il s'agit de notre dernière réunion sur la question. Nous allons entendre les témoignages de Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada, et de Bob Gowe, gestionnaire, Protection des eaux navigables, Transports Canada.

Vous allez probablement remarquer que David Osbaldeston est absent. On avait prévu qu'il participe à l'audience de ce soir, mais il a dû se décommander en raison d'une urgence familiale.

Je tiens à vous rappeler que bon nombre de questions ont été soulevées qui nous ont donné à penser qu'il conviendrait d'inviter ces représentants de nouveau avant de conclure nos audiences. Nous avons demandé aux représentants du gouvernement de nous fournir une quantité importante de renseignements. Nous avons reçu un mémoire de la division de Transports Canada qui traite de la Loi sur la protection des eaux navigables, que je fais actuellement distribuer à chacun des membres du comité.

You are aware, , that Part 7 of the Navigable Waters Protection Act is already law. As part of the political process that led to the passing of the budget, it was agreed that various Senate committees would study elements of Bill C-10 with a view to ensuring that they do what they purport to do.

We have had a rather interesting series of hearings on the vast subject matter of the Navigable Waters Protection Act, and we are committed to report back to the Senate not later than June 11.

Ron Kruhlak, Partner, Group McLellan Ross LLP: I want to thank you for providing me the opportunity to be here this afternoon and accommodating some scheduling issues I had in arranging this meeting.

By way of background, I appreciate the introduction. I am an environmental lawyer from Western Canada. I act in the areas of energy applications, mining and water projects.

I am also a member of some industry groups as well as a number of not-for-profit organizations, and in these types of applications have been involved with proponents, regulators and intervenors. I see by reviewing the transcripts that you have had a number of witnesses from Alberta. Although it may not seem as if Alberta is the centre of navigable waters, because of the very significant development that has taken place over the last decade, a large number of organizations and individuals have developed significant experience with respect to development applications, whether they be federal, provincial or municipal, and understand some of the challenges associated with them.

In preparing for this afternoon, I have had a number of discussions with my fellow colleagues in Western Canada practising law, and some consultants as well as some clients. In looking at the transcripts, it is evident to me that this committee has identified the key issues and has been dealing with them through the course of the hearings that have progressed to date.

With respect to a number of comments provided to you by previous witnesses, I would simply mention a particular witness that you have heard from, Ron Middleton, with respect to a role he has with Alberta Transportation. I would concur with many of his comments with respect to some of the issues so I will try not to repeat those, which I think he has well addressed in response to your questions.

The Chair: I am pleased that you raised the topic of Mr. Middleton because I was about to ask if you knew him. I assumed you did, given his important position with Alberta Transportation and his familiarity with these provisions of the federal law.

You say that you have read and agree with most of what he said, but is there anything substantial that you disagree with?

Vous savez, monsieur Mr. Kruhlak, que la partie 7 de la Loi sur la protection des eaux navigables a déjà été promulguée. Dans le cadre du processus politique qui a mené à l'adoption du budget, on a convenu que différents comités sénatoriaux étudieraient des dispositions du projet de loi C-10 afin de vérifier que leurs effets correspondent à l'intention qui les sous-tend.

Nous avons tenu une série d'audiences plutôt intéressantes sur le très vaste sujet de la Loi sur la protection des eaux navigables et nous sommes résolus à faire rapport au Sénat au plus tard le 11 juin.

Ron Kruhlak, associé, Group McLellan Ross LLP : J'aimerais vous remercier de m'avoir donné l'occasion d'être ici cet après-midi et d'avoir modifié l'horaire pour moi.

Tout d'abord, je vous remercie de la présentation. Je suis un avocat en droit environnemental de l'Ouest canadien. J'interviens dans les domaines des applications en énergie, de l'exploitation minière et de l'aménagement hydraulique.

Je suis aussi membre de certains groupes de l'industrie et d'organismes sans but lucratif, et, dans le cadre de ces fonctions, j'ai interagi avec des promoteurs, des organismes de réglementation et des intervenants. En parcourant les transcriptions, je constate que vous avez reçu un certain nombre de témoins de l'Alberta. S'il est vrai que l'Alberta ne semble pas être le centre des eaux navigables, il demeure que, en raison du très important développement qui s'est déroulé sur les 10 dernières années, un grand nombre d'organismes et de personnes ont acquis une expérience importante des demandes d'aménagement, qu'elles soient présentées à l'échelon fédéral, provincial ou municipal, et ils comprennent certaines des difficultés qui en découlent.

En prévision de la séance de cet après-midi, j'ai eu plusieurs conversations avec mes collègues de l'Ouest canadien qui pratiquent le droit, ainsi qu'avec certains consultants et clients. À la lumière des transcriptions, il m'apparaît évident que le comité a cerné les principaux enjeux et s'y est attaqué dans le cadre des audiences qui ont eu lieu jusqu'à maintenant.

En ce qui concerne certains commentaires que vous ont adressés des témoins par le passé, je mentionnerais tout simplement un témoin particulier que vous avez entendu, Ron Middleton, qui joue un rôle au sein du ministère des Transports de l'Alberta. J'approuve bon nombre de ses commentaires concernant certains des enjeux, alors je vais essayer de ne pas les répéter, car je crois qu'il a bien fait le tour du sujet en répondant à vos questions.

Le président : Je suis heureux que vous ayez mentionné M. Middleton, parce que j'allais vous demander si vous le connaissiez. Je supposais que oui, compte tenu de son poste important au sein du ministère des Transports de l'Alberta et de sa connaissance des dispositions pertinentes de la loi fédérale.

Vous dites que vous avez lu et approuvé la plupart de ses propos, mais y a-t-il quelque chose d'important que vous n'approuvez pas?

Mr. Kruhlak: I do not think there is anything in that category that I disagree with.

The Chair: Near the end of our discussions, we got off on a tangent from his main written submission, and we called that our much-ado-about-nothing time in which he took a larger look at the amendments and the law in question that really had us scratching our heads, thinking that he was telling us that you do not need this law at all. I wanted to make that point. If you and he are onside, we will hear more from you.

Mr. Kruhlak: I am not sure I would go so far as to say that we do not need some law, and certainly some revisions to this legislation. I would like to speak to that in the course of my brief presentation, which will follow a bit of the outline I have had circulated.

There is one starting point. I would like to share what I see when proponents are applying for new projects, certainly in the West, and I assume that goes for across Canada, and that is that, by and large, they want to know: "Tell me what the rules are. Give me some idea as to what will happen, some certainty so that I can make the associated financial decisions and plan on the resources I will need to carry through this project."

In many projects, you require a variety of approvals from the different levels of government in this country. I do have to say, though, as has been raised on numerous occasions, that there is frustration that these developers or proponents experience with respect to the time it takes to get a necessary approval under the Navigable Waters Protection Act and the certainty, or uncertainty, that they face as to whether they are actually dealing with navigable waters.

I spoke to a consultant recently who had finally received a licence for a bridge in northern Alberta. The approval was applied for and took well over a year to be obtained. It was not a significant river, as he described it, yet it included in this two-page approval simply seven conditions, all of which appeared to be relatively standard and not necessarily specific for that particular water crossing.

Again, the concern being expressed is that this takes a great deal of time. It is necessary if it is part of a larger project. This particular approval was to facilitate some oil and gas activity in the northern part of the province.

I would submit to the committee that certainly, because of these often-repeated concerns about timing, anything to assist in expediting a regulatory review would be supported. If that is the premise behind the ministerial order which was issued, exempting some projects and waters from the need for approvals would be welcome. I am not sure that it will expedite any infrastructure projects intended to stimulate the economy, but it may allow for redeployment of regulatory resources to review other and more

M. Kruhlak : Je crois qu'il n'y a rien à ce sujet que je n'approuve pas.

Le président : Vers la fin de notre débat, nous nous étions écartés du sujet principal de son mémoire et nous nous étions adonnés à une contemplation où nous avons regardé de façon plus générale les modifications et les éléments de droit qui nous donnaient vraiment du fil à retordre; nous avions l'impression qu'il nous disait que cette loi n'était pas nécessaire du tout. Je voulais souligner cela. Si lui et vous êtes du même avis, vous nous en direz plus à ce sujet.

M. Kruhlak : Je ne suis pas certain que j'irais jusqu'à dire que nous n'avons pas besoin d'une loi, mais on pourrait certainement réviser un peu cette loi. J'aimerais aborder ce sujet dans le cadre de mon bref exposé, qui complètera en quelque sorte l'aperçu que j'ai distribué.

Premièrement, j'aimerais partager avec vous mon expérience lorsque des promoteurs qui présentent une demande pour de nouveaux projets — dans l'Ouest, à tout le moins, et j'imagine que c'est la même chose partout au Canada. Essentiellement, ils me demandent : « Quelles sont les règles? Donnez-moi une idée de ce qui se produira, une certaine confirmation qui me permettra de prendre les décisions financières qui s'imposent et de planifier les ressources dont j'aurai besoin pour mener ce projet à terme. »

Bien souvent, pour mettre en œuvre un projet, on doit obtenir l'approbation des différents ordres de gouvernement du pays. Je dois souligner, toutefois — comme on l'a fait remarquer à de nombreuses occasions —, que ces promoteurs éprouvent de la frustration à l'égard du délai pour obtenir l'approbation nécessaire aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables et du fait qu'ils ne soient pas certains d'avoir vraiment affaire à des eaux navigables.

J'ai récemment parlé à un consultant qui avait enfin reçu un permis pour construire un pont dans le nord de l'Alberta. Une fois que la demande a été déposée, il a fallu attendre plus d'un an pour obtenir l'approbation. Il ne s'agissait pas d'une rivière importante, selon sa description, et pourtant, le document d'approbation de deux pages contenait tout simplement sept conditions, lesquelles semblaient toutes assez normales et pas nécessairement propres à l'ouvrage de franchissement de cours d'eau en question.

Encore une fois, la préoccupation exprimée tient au fait que le processus est très long. Ce processus est nécessaire dès que le projet s'inscrit dans un projet de plus grande envergure. Cette approbation particulière avait pour but de faciliter certaines activités relatives à l'exploitation gazière et pétrolière dans le nord de la province.

J'avancerais au comité qu'il est certain que, vu la fréquence à laquelle on soulève ces préoccupations liées à la longueur du délai, n'importe quelle mesure visant à accélérer l'examen réglementaire obtiendrait un accueil favorable. Si c'est le principe qui sous-tend l'arrêté ministériel qui a été publié, soit d'exempter certains projets et certains cours d'eau du processus d'approbation, on y sera favorable. J'ignore si cela accélérera la mise en œuvre de projets d'infrastructure destinés à stimuler l'économie, mais cette

significant projects on an expedited basis. That would be the hope that we would have more effective regulation of those particular projects that warrant review under the legislation.

I have a brief number of specific comments that I would like to share with you. First, in reviewing the transcripts, I notice that it has been raised by many others that, although I am not an expert in drafting and enacting legislation but, as an observer in reviewing new legislation from time to time, especially in the area of resource development in Canada, it is curious how these amendments could have ever been included in the budget implementation bill. I believe that the inclusion of amendments in this fashion probably led to the creation of more suspicions and concerns in the minds of many, even before they had a chance to study the amendments. We run into that on projects where there is concern with respect to disclosure and sharing information with the public. Any time any information is not shared first-hand, it tends to lead to problems and concerns over true intentions.

As a result of my earlier comments, I certainly support the removal of minor projects from the need for approvals and would support classification of projects that may also be exempt. In how the ministerial order was crafted, I assume the regulator here has ample experience over the last many years in trying to frame some of those particular descriptions for exemption purposes.

However, I would observe that it seems surprising to see this type of information in a ministerial order. More typically, in this type of legislation, this kind of substantive classification as to the applications of the act is typically found in regulations. That perhaps makes it easier to identify, although I see that the MO in this particular case is to be gazetted in the fashion described. I know that any time you leave many of these items to ministerial discretion, it goes again to creating greater uncertainty, potentially, in the minds of proponents and intervenors, and it also creates challenges for ministers in the future when faced with pressures as to how to potentially exercise that discretion.

I note there have been concerns expressed about the reduction, potentially, to environmental assessments that may occur as a result of removing the need for approvals under the act. It would be my observation that projects that are being removed would not give rise to any substantive type of environmental assessment, certainly those removed under the ministerial order. For more significant projects, there would likely be other triggers also required and more typically we would expect to see a Fisheries and Oceans approval for projects impacting the waterways. Those types of environmental assessments are probably more suited to dealing with the broader environmental issues than an assessment under the Navigable Waters Protection Act. I would expect that

mesure permettra peut-être la réaffectation de ressources réglementaires à l'examen accéléré d'autres projets plus importants. C'est notre espoir : un règlement plus efficace qui régira ces projets particuliers où un examen aux termes de la loi s'impose.

J'ai un petit nombre de commentaires précis que j'aimerais vous adresser. Tout d'abord, en examinant les transcriptions, j'ai remarqué que beaucoup ont soulevé que — bien que je ne sois pas un spécialiste de la rédaction et de la mise en œuvre de projets de loi, mais, à titre d'observateur de l'examen des modifications, de temps à autre, surtout dans le domaine de l'exploitation des ressources au Canada — il est curieux qu'on ait même pensé à inscrire ces modifications dans le projet de loi d'exécution du budget. Je crois que cette façon d'adopter des modifications a probablement éveillé soupçons et préoccupations dans bien des cas, avant même qu'on n'ait l'occasion d'étudier ces modifications. Nous nous heurtons à ces problèmes dans le cadre de projets : il y a des préoccupations à l'égard de la transparence et de la communication d'information au public. Dès qu'on évite de communiquer directement un renseignement, on a tendance à se heurter à des problèmes, et les véritables intentions sont remises en question.

Pour faire suite à ce que j'ai dit plus tôt, je serais certainement en faveur de l'exemption de projets mineurs du processus d'approbation, et je serais en faveur de la catégorisation d'autres projets qui pourraient aussi être exemptés. La formulation de l'arrêté ministériel me donne à penser que l'organisme de réglementation en question a une vaste expérience, accumulée au fil des années, de la définition de projets particuliers à des fins d'exemption.

Toutefois, je soulignerais que je suis étonné de voir ce genre d'information dans un arrêté ministériel. Lorsqu'on a affaire à une loi de ce type, on retrouve plus souvent les dispositions de fond sur les catégories essentielles à l'application de la loi dans le règlement d'application. Cela aide peut-être à mieux comprendre, mais je constate que l'A.M., dans ce cas particulier, sera publié dans la Gazette selon les modalités décrites. Je sais que, chaque fois que vous laissez ces choses à la discrétion du ministre, de nouvelles incertitudes naissent, éventuellement, dans l'esprit des promoteurs et des intervenants, et cela se révélera aussi une source de difficultés pour le ministre lorsqu'il devra faire face aux pressions concernant l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire.

Je note qu'on a exprimé des préoccupations concernant la réduction possible des évaluations environnementales qui pourrait découler de l'élimination de l'obligation d'obtenir une approbation sous le régime de la loi. Je vous ferais remarquer que les projets que l'on retire ne donneraient pas lieu à une évaluation environnementale en profondeur, certainement pas ceux qu'on exempterait aux termes de l'arrêté ministériel. Quant aux projets plus importants, il y aurait probablement d'autres mécanismes obligatoires, et il serait plus naturel d'envisager une approbation du ministère des Pêches et des Océans pour des projets qui ont une incidence sur les voies navigables. Le genre d'évaluation environnementale effectuée par ce ministère est probablement

assessments under this legislation would be more technical and far more specific and restricted in any type of scope that would typically be undertaken.

I have a few brief comments with respect to the penalty provision. I do not think there is any dispute that the penalty should be reasonable, having regard to today's standards. However, we often see the availability of creative or alternative sentencing in other public welfare type statutes that is useful in sentencing in addition to monetary penalties. Where there is a violation under the act, an alternative available to the court can be to order education programs or perhaps to repair damaged waterways.

On the five-year review, in addition to what is required of the minister to conduct that review, it would be helpful if the review were to encompass some broader form of consultation. As well, we might want to see an assessment of regulatory performance over the next five years. Are we getting better approvals? Are the timelines improving with respect to application to approval issuance? Is there any other need for third party assistance in carrying out some of the responsibilities of the act?

Those are my brief comments, Mr. Chair.

The Chair: Thank you for the excellent lead-in to what will be an interesting discussion. I will take the liberty of starting the questioning. The process employed to approve these amendments might have created suspicions and concerns with people simply because they were included in a bill dealing with the budget and some other subjects that, on the surface at least, were not related to the budget. That is what you mean, I believe, when you refer to "the process."

Mr. Kruhlak: That is correct.

The Chair: Yet, these concerns were either real or imagined. Would you agree in terms of what the fears would be about?

Mr. Kruhlak: Certainly, people who follow this legislation closely would expect to see changes to the NWPA as a stand-alone bill. The way in which changes to the legislation came out would give rise immediately to concerns that there is an attempt to pass something surreptitiously.

The Chair: It seemed so on the face of it because of the process. However, in making that comment and in observing these concerns, have you considered the circumstances? I will put it another way: The facts are that there is a minority government in place during unusual and stressful economic times that call for urgent and unusual action. Have you considered that?

mieux adapté aux enjeux environnementaux généraux qu'une évaluation aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables. Je m'attendrais à ce que les évaluations en application de cette loi soient beaucoup plus techniques, précises et restreintes, quelle que soit la portée normalement envisagée.

J'ai quelques brefs commentaires à formuler au sujet de la disposition sur les pénalités. Je crois que tout le monde est d'accord pour dire que la pénalité devrait être raisonnable, compte tenu des normes actuelles. Toutefois, d'autres lois qui régissent le bien-être public offrent souvent la possibilité d'infliger des pénalités créatives qui peuvent se révéler utiles au moment de la détermination de la peine, en plus des amendes. Lorsqu'il y a violation de la loi, le tribunal pourrait décider d'ordonner la mise sur pied de programmes de sensibilisation ou la réparation des voies navigables endommagées.

Quant à l'examen quinquennal, en plus de ce qu'on exige du ministre lorsqu'il entreprendra cet examen, il serait utile qu'il prévoit une forme de consultation plus générale. De plus, nous voudrions peut-être qu'une évaluation de l'efficacité de la réglementation soit entreprise au cours des cinq prochaines années. Le processus d'approbation a-t-il été amélioré? Le délai entre le dépôt de la demande et l'approbation s'est-il raccourci? Avons-nous besoin de la contribution de tierces parties pour assumer certaines des responsabilités qu'impose la loi?

Voilà mes brefs commentaires, monsieur le président.

Le président : Merci de l'excellente entrée en matière pour ce qui se révélera une discussion intéressante. Je vais prendre la liberté de commencer la période de questions. Le processus adopté pour approuver les modifications aurait pu éveiller des soupçons et des préoccupations chez les gens tout simplement parce que ces dispositions étaient inscrites dans un projet de loi qui portait sur le budget et sur d'autres sujets qui, du moins à première vue, n'étaient pas liés au budget. C'est ce que vous entendez, je crois, par « processus ».

M. Kruhlak : C'est exact.

Le président : Pourtant, ces préoccupations sont fondées ou ne le sont pas. Partagez-vous ces craintes?

M. Kruhlak : Certes, les personnes qui suivent de près l'évolution de cette loi s'attendent à ce que toute modification de la LPEN soit présentée dans un projet de loi indépendant. La façon dont on a mis en œuvre les modifications de la loi provoque systématiquement la crainte qu'il y ait une tentative d'adopter quelque chose en douce.

Le président : On pourrait avoir cette impression à première vue, en raison de la façon dont on a procédé. Toutefois, avant de faire ce commentaire et de faire état de ces préoccupations, avez-vous pris les circonstances en considération? Autrement dit : le fait est qu'un gouvernement minoritaire fait face à une conjoncture économique particulièrement difficile où des mesures urgentes et inhabituelles s'imposent. Avez-vous pris cela en considération?

Mr. Kruhlak: No, but I recognize the pressures Parliament would be under to deal with the issues on a timely basis. I appreciate the fact that there have been attempts to amend the NWPA, perhaps, on earlier occasions. It is simply a side observation. I do believe the act needs amendment.

The Chair: That was my point. We have had evidence before the committee that it has been under study for about 15 years, that there were hearings in the other place, that all kinds of amendments were suggested, and that this was the way chosen in the circumstances that I outlined.

Given those circumstance, are you familiar with the expression “politics is the art of the possible?”

Mr. Kruhlak: I have heard that on occasion.

The Chair: Does it sometimes make sense to you?

I will move to Senator Grant Mitchell, Deputy Chair of the Committee.

Senator Mitchell: Mr. Kruhlak, my questions to you deal with your experience with this kind of review process. You made the point in your example that a project was in review for one year under the Navigable Waters Protection Act.

First, can that happen in a fashion that is parallel to other environmental assessments or is some kind of staging required by definition?

Second, what causes the delay? Are there not enough people to do the review or are there unnecessary steps in the review process? It seems like a black hole. What can be happening for a full year?

Mr. Kruhlak: Perhaps department officials might better explain what transpires. There are concerns with respect to available resources. In response to the first part of your question, in some applications you can stage various activities and applications in tandem. Often in some cases, such as energy development, the application is for the broader authorizations required. After the initial application, more specific information becomes available, such as the characteristics of a needed crossing. Then, all the necessary information is ready to apply for the approval, even though the original application was made years earlier for other aspects with respect to the provincial energy legislation. That is one of the challenges. With respect to what occurs, one of the frustrations is that many applicants simply do not know. There is not a great deal of communication back to the applicant on how much time it will take and why. It might be just as you described — a bit of a black hole.

M. Kruhlak : Non, mais je reconnais les pressions qui seraient exercées sur le Parlement pour qu'il s'attaque aux problèmes en temps opportun. Je comprends qu'on a peut-être déjà tenté de modifier la LPEN par le passé. C'est tout simplement une observation connexe. Je crois effectivement qu'il faut modifier la loi.

Le président : C'était l'idée que j'essayais de faire passer. Le comité a entendu des témoignages selon lesquels ce projet est à l'étude depuis environ 15 ans, on a tenu des audiences ailleurs, et toutes sortes de modifications ont été proposées, et c'est la façon de faire qui a été retenue, vu les circonstances que j'ai décrites.

Compte tenu de ces circonstances, connaissez-vous l'expression « la politique est l'art du possible »?

M. Kruhlak : J'ai déjà entendu cela.

Le président : Vous arrive-t-il de juger que c'est raisonnable?

Je vais donner la parole au sénateur Grant Mitchell, vice-président du comité.

Le sénateur Mitchell : Monsieur Kruhlak, mes questions se rattachent à votre expérience de ce genre de processus d'examen. Vous avez parlé, dans votre exemple, d'un projet qui a été examiné pendant un an, en application de la Loi sur la protection des eaux navigables.

Tout d'abord, ce processus peut-il se dérouler parallèlement à d'autres évaluations environnementales, ou y a-t-il un ordre à respecter?

Deuxièmement, quelle est la cause du retard? Y a-t-il un nombre insuffisant de personnes pour mener l'examen? Le processus compte-t-il des étapes superflues? C'est comme un trou noir. Qu'est-ce qui peut bien se passer pendant toute une année?

M. Kruhlak : Peut-être que des représentants du ministère seraient mieux placés que moi pour expliquer ce qui se produit. Il y a des préoccupations liées à la disponibilité des ressources. Pour répondre à votre première question, dans le cadre de certaines demandes, il est possible d'entreprendre différentes activités et de présenter différentes demandes en parallèle. Bien souvent, dans certains cas, comme le développement énergétique, la demande ne vise que l'obtention des permissions générales nécessaires. Après la demande initiale, on a accès à de l'information plus détaillée, comme les caractéristiques de l'ouvrage de franchissement nécessaire. C'est alors qu'on dispose de tous les renseignements nécessaires pour demander l'approbation, même si la demande initiale a été déposée plusieurs années plus tôt à l'égard d'autres aspects régis par les lois provinciales sur l'énergie. Voilà un des problèmes. Quant à ce qui se produit, une des frustrations tient au fait que nombre de personnes qui déposent des demandes n'en savent tout simplement rien. Il y a peu de communication avec l'auteur de la demande en vue de l'informer du temps qui sera nécessaire au traitement de sa demande et de la raison de ce délai. C'est peut-être exactement comme vous l'avez dit : un peu comme un trou noir.

Senator Mitchell: From your reading of this bill, while certain projects will be exempted somehow based on the definition of the waterway as being less significant, are you aware that this will in any way waive the responsibilities of the people building that project? Even though it does not have to be reviewed, it is not weakening any kind of rule that they might have to adhere to in the construction of their project.

Mr. Kruhlak: That is my reading of it. They still have to meet the obligations of the NWPA, even if the project falls under one of the exemption categories because they might still create a navigation hazard or concern that they can be directed to deal with.

Senator Spivak: Mr. Kruhlak, I am a little surprised by two of your comments. First, you said that the process to amend the NWPA might have created suspicion, but we are dealing with the law. I am sure you have seen what the Aboriginal people who were here have said. They feel that the law has been breached in that they were not consulted.

Second, when the committee in the other place held hearings, they said that they were criticized because they did not have a range of consultants, in particular people who use the waterways for recreational purposes. They said that they would get back to that and invite more witnesses, but of course this bill was quickly introduced and that was it.

From the point of view of the law, I am not interested in what may not have created suspicions. That is not the issue here. The issue is your opinion on the consultation process, in particular as it relates to the Aboriginal witnesses we heard, and generally, although you say you are not really experienced in the creation of law, in terms of the instigation of legislation, what is your view more specifically on the process?

Mr. Kruhlak: I do not think I am fully qualified to give you an answer on the consultation requirements that should be met for enacting this kind of legislation. I am aware that the departments gave an indication of the extent of consultation, and First Nation groups have expressed concerns.

I can tell you with confidence that whenever we seek approvals or are carrying out applications, there are obligations, be they federal or provincial, to engage in consultation with affected First Nations. In that world, it is a given. I must be cautious about commenting on the requirements that have to be fulfilled in this case.

Senator Spivak: Thank you. I appreciate that.

On the issue of ministerial discretion, that discretion is not at all subject to parliamentary input. It does not comply with the Statutory Instruments Act or any such thing. I guess the

Le sénateur Mitchell : D'après votre interprétation du projet de loi, s'il est vrai que certains projets seront exemptés en fonction de la définition selon laquelle la voie navigable serait d'importance mineure, êtes-vous d'avis que ces dispositions, de quelque façon que ce soit, dispenseront les constructeurs du projet de leurs responsabilités? Même si le projet n'est pas assujéti à un examen, cette disposition n'affaiblit aucune règle qu'ils seraient tenus de respecter au moment de la construction dans le cadre de leur projet.

M. Kruhlak : C'est mon interprétation. Ils doivent toujours satisfaire aux exigences de la LPEN, même si le projet est visé par une exemption, car ils sont toujours susceptibles de créer un danger ou une préoccupation sur le plan de la navigation qu'ils peuvent être obligés d'éliminer.

Le sénateur Spivak : Monsieur Kruhlak, je suis un peu étonnée par deux de vos commentaires. Tout d'abord, vous avez dit que le processus adopté pour modifier la LPEN a peut-être éveillé des soupçons, mais nous parlons de la loi. Je suis certaine que vous avez vu ce qu'ont dit les représentants des peuples autochtones qui ont comparu. Ils estiment que la loi n'a pas été respectée parce qu'ils n'ont pas été consultés.

Ensuite, lorsque l'autre comité a tenu des audiences, il a dit qu'on lui avait reproché de ne pas avoir invité toute une gamme de témoins, particulièrement des gens qui utilisent les voies navigables à des fins récréatives. Il a déclaré qu'il y remédierait et inviterait d'autres témoins, mais, bien sûr, on a rapidement présenté ce projet de loi, et il était trop tard.

D'un point de vue législatif, je ne me suis pas intéressée à savoir ce qui a déclenché des soupçons. Ce n'est pas la question du débat. La question tient à votre opinion sur le processus de consultation, particulièrement en ce qui concerne les témoins autochtones que nous avons reçus et, de façon générale, même si vous dites que vous n'avez pas beaucoup d'expérience du processus législatif, au chapitre de l'introduction de lois, que pensez-vous plus précisément du processus?

M. Kruhlak : Je ne possède pas toutes les qualifications requises pour répondre à votre question concernant les consultations préalables qui devraient avoir lieu en vue de la promulgation de ce genre de lois. Je sais que les ministères ont donné une idée de l'étendue des consultations et que les représentants des Premières nations ont exprimé des préoccupations.

Je peux vous dire avec certitude que, chaque fois que nous cherchons à obtenir une approbation ou que nous nous engageons dans un processus de demande, il y a des obligations, que ce soit à l'échelon fédéral ou provincial, qui consistent à tenir des consultations avec les Premières nations touchées. Dans le contexte, cela va de soi. Je dois peser mes mots lorsque je me prononce sur les exigences qui devraient être en vigueur dans ce cas-ci.

Le sénateur Spivak : Merci. Je comprends cela.

Pour ce qui est du pouvoir discrétionnaire du ministre, l'exercice de ce pouvoir n'est d'aucune façon assujéti à l'apport parlementaire. Cela n'est pas conforme à la Loi sur les textes

government can introduce any legislation it wishes. What is your view about the omission of parliamentary oversight? The minister simply determines whether works are minor or major, and that is it.

What is your view of the legality of such parliamentary practice as opposed to regulations that must be promulgated in public with opportunity for comment and some parliamentary process?

Mr. Kruhlak: I understand that this is a balancing act to deal with a problem that is seen to have some urgency. I understand from the evidence given to you by department officials that to pass regulations to deal with that would take a lengthy period of time. That was part of the explanation for resorting to the use of the ministerial order to set those classifications.

I am trying, as well, to grapple with that balance. I very much want to see some clarification of that ministerial order. As a broader comment, we want to strive for certainty and predictability. I would feel more comfortable with that type of determination being made in regulations and subject to legislation, as you have indicated.

Senator Spivak: Right. We are getting into feelings, and I do not really want to talk about feelings.

In the practice of law, generally speaking, how important is the question of urgency versus the proper application of the law? Many times courts will not even talk about that. As a lawyer, what is your view on that? Politics and law are not exactly related in terms of what is justiciable in the courts.

Mr. Kruhlak: Substantive issues with which the legislation deals ought to be prescribed in regulations and subject to the scrutiny and process that one would expect.

Senator Spivak: Thank you. I have one last question. Are you a paddler, a kayaker or a canoeer?

Mr. Kruhlak: Yes, but not accomplished in any category.

Senator Spivak: Thank you.

Senator Banks: Welcome, Mr. Kruhlak. It is nice to see another Edmontonian and Albertan here.

In your preamble, you used the phrase “regulatory efficiency.” To use cartoon versions, a robber baron’s version of regulatory efficiency would be to approach the wicket, give the guy five bucks and get a permit. A tree hugger’s view would be, “I don’t care if it takes five years; it will save the trees.”

réglementaires ni à tout autre instrument du genre. J’imagine que le gouvernement peut proposer les lois qu’il désire. Que pensez-vous de l’omission de prévoir une surveillance parlementaire? Le ministre détermine tout simplement si l’ouvrage est mineur ou majeur, et c’est tout.

Quelle est votre opinion sur la légalité d’une telle pratique parlementaire par comparaison à un règlement qui doit être promulgué en public, ce qui donne lieu à la possibilité de faire des commentaires et de déclencher un certain processus parlementaire?

M. Kruhlak : Je comprends qu’on est sur la corde raide lorsqu’on doit composer avec un problème perçu comme étant plutôt urgent. On cherche à établir un certain équilibre. À la lumière du témoignage que vous ont livré des représentants du gouvernement, je comprends que l’adoption d’un règlement qui régirait cela prendrait du temps. C’est une partie de l’explication fournie pour justifier l’utilisation d’un arrêt ministériel pour établir ces catégories.

Je tente aussi de trouver cet équilibre. J’aimerais beaucoup voir des éclaircissements apportés à l’arrêt ministériel. De façon générale, nous devons tendre vers la certitude et la prévisibilité. Je me sentirais plus à l’aise si ce type de décision était prévu par règlement et assujéti à une loi, comme vous l’avez mentionné.

Le sénateur Spivak : D’accord. Nous commençons à parler de sentiments, et je ne veux pas vraiment m’aventurer dans cette voie.

Dans la pratique du droit, en général, quelle est l’importance de la question de l’urgence par rapport à l’application convenable de la loi? Bien souvent, les tribunaux ne veulent même pas en parler. En votre qualité d’avocat, que pensez-vous de cela? La politique et le droit ne s’entendent pas nécessairement sur la nature des enjeux qui relèvent de la compétence des tribunaux.

M. Kruhlak : Toute question de fond visée par une loi devrait être abordée par le règlement et assujéti à l’examen en profondeur et aux processus auxquels on s’attendrait.

Le sénateur Spivak : Merci. J’ai une dernière question. Êtes-vous un payeur, faites-vous du canot ou du kayak?

M. Kruhlak : Oui, mais je ne suis un payeur accompli dans aucune de ces catégories.

Le sénateur Spivak : Merci.

Le sénateur Banks : Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Kruhlak. Je suis heureux de voir un autre Albertain d’Edmonton parmi nous.

Dans vos commentaires préliminaires, vous avez parlé de l’« efficacité de la réglementation ». Permettez-moi de caricaturer les deux versions : pour l’industriel véreux, l’efficacité de la réglementation consisterait à se rendre au comptoir et à donner cinq dollars pour obtenir un permis. L’écologiste dirait : « Peu importe si cela prend cinq ans; on sauvera les arbres. »

Senator Spivak: No. That is an exaggeration of tree huggers.

Senator Banks: I exaggerated on both ends.

Senator Spivak: We are also interested in efficiency.

Senator Banks: I said I was exaggerating, and I exaggerate on both ends, senator.

Senator Spivak: Very well.

Senator Banks: I referred to the other guys as robber barons, and they are not. I am being very colloquial.

As between those two extremes, what do you understand to be meant by regulatory efficiency? Is it that it works or that it is fast?

Mr. Kruhlak: I would prefer that it works well. In working well, you are generating good and thoughtful approvals in a realistic time frame. Getting a poorly drafted approval usually leads to future problems. Trying to steer a project through potential challenges can also cause you to be susceptible to challenges if the process is not followed fairly. Timeliness is certainly a component of what I would define as efficiency.

Senator Banks: Undue delay places the patience of capital at risk, does it not?

Mr. Kruhlak: It does.

Senator Banks: An investor would wonder how long they are to be left waiting. Efficiency has to be on both sides, in other words. It has to work, but it has to work within a reasonable amount of time.

Mr. Kruhlak: It would be appropriate to have an understanding before making an application of the expected time frame. Being told that it might be one or two years is challenging.

Senator Banks: You said that the Navigable Waters Protection Act ought to be focusing on waters that are, in fact, navigable; that those waters that are not navigable should be exempted. We have several versions of what is meant by "navigable waters." What do you mean by waters that are not navigable?

Mr. Kruhlak: It relates to how hard it is to move a canoe up or down them. That is one of the challenges in studying this legislation; there is not have a clear definition in it. The closest we have seen is the definition in the ministerial order.

Senator Banks: You talked about the penalty provisions and the idea of using creative sanctions. Bill C-16 is a bill that is before us. I know you have not yet read it as we just got it. It sets out minimum penalties for an array of environmental transgressions. Everyone here agrees that penalties need to be made greater, to the extent that penalties work as a deterrent.

Le sénateur Spivak : Non. C'est une exagération de la position des écolos.

Le sénateur Banks : J'ai exagéré les deux versions.

Le sénateur Spivak : Nous sommes aussi intéressés par l'efficacité.

Le sénateur Banks : J'ai dit que j'exagérais, et j'ai exagéré des deux côtés, sénateur.

Le sénateur Spivak : Très bien.

Le sénateur Banks : J'ai décrit l'autre extrême en parlant d'un industriel véreux, alors que ce n'est pas le cas. J'utilise un langage très stéréotypé.

Entre ces deux extrêmes, que signifie, d'après ce que vous comprenez, l'efficacité de la réglementation? Est-ce le bon fonctionnement ou la rapidité?

M. Kruhlak : J'aimerais mieux que le processus fonctionne bien. S'il fonctionne bien, on accorde des approbations convenables et réfléchies en temps opportun. Une approbation bâclée entraîne habituellement des problèmes plus tard. Tenter de mener un projet à terme en évitant les obstacles potentiels peut entraîner sa propre part de difficulté si le processus n'est pas suivi de façon équitable. La rapidité est assurément une partie de ce que je définirais comme l'efficacité.

Le sénateur Banks : Un délai abusif risque de faire perdre patience aux bailleurs de fonds, n'est-ce pas?

M. Kruhlak : C'est vrai.

Le sénateur Banks : Un investisseur va se demander combien de temps encore il devra attendre. L'efficacité a deux côtés, en d'autres mots. Le processus doit fonctionner, mais il doit fonctionner dans un délai raisonnable.

M. Kruhlak : Il conviendrait, avant de déposer une demande, de comprendre pourquoi le processus suppose un tel délai. Il est difficile d'accepter que le processus pourrait s'étendre sur un an ou deux.

Le sénateur Banks : Vous avez dit que la Loi sur la protection des eaux navigables devrait porter sur des eaux qui sont effectivement navigables; les eaux non navigables devraient en être exclues. Nous avons vu plusieurs définitions du terme « eaux navigables ». Qu'entendez-vous par des eaux qui ne sont pas navigables?

M. Kruhlak : Cela se rattache à la difficulté de se déplacer en canot sur la voie. C'est une des difficultés liées à l'étude de cette loi; elle ne contient pas de définition claire. La définition la plus claire que nous avons vue est celle de l'arrêt ministériel.

Le sénateur Banks : Vous avez parlé des dispositions relatives aux pénalités et de l'idée d'infliger des pénalités créatives. Nous avons été saisis du projet de loi C-16. Je sais que vous ne l'avez pas encore lu, car nous venons de le recevoir. Il prévoit des pénalités minimales pour toute une gamme d'infractions environnementales. Tout le monde ici est d'accord pour dire

Does that operate in any way against your concept of using creative penalties?

Mr. Kruhlak: I would expect that the legislation would make that alternative type of penalty available to the courts. I am not sure that it can be ordered in the absence of an express provision.

Senator Banks: I do not know that, either.

Mr. Kruhlak: That is what I would expect to see, that alternative being recognized in the legislation. That is what we typically find in other pieces of legislation. Often, some of the provincial statutes refer to it as creative sentencing, or it may be referred to as alternate measures in some other pieces of legislation.

Senator Banks: Unlike what we are now studying, Bill C-16, it will come to this committee, will it not, Senator Neufeld? We will look at it before it is passed into law, so we may be able to take your recommendation into account.

Mr. Kruhlak: It works very well, especially if there are concerns about the adequacy of resources in a department, because some of these provisions may help to promote the activities the department is trying to advance, whether it is through public education or what have you, for instance.

Senator Banks: Thank you.

Senator Milne: Mr. Kruhlak, you said at the outset of your remarks that the people who are doing large projects just want a clear set of rules, and they are puzzled by what the rules are. All they want to know is what the rules are.

What do you think would be the reaction of people who theoretically have minor works over minor waters, how they would feel about rules that they have absolutely no knowledge of, or even where to find out if any rules may be in place? Is there somewhere they can go to find what rules may be in place?

Mr. Kruhlak: I think you are correct. We have run into problems with frustrated people, often in the agricultural industry. A farmer wanting to undertake some improvements on his land and makes a change with respect to wetlands or perhaps a waterway is often faced with significant challenges in meeting the requirements of a realm of legislation, whether it is navigable waters or fisheries. I do not think I have an easy answer for that. Those people typically have to find help probably in contacting departmental officials, if they are steered that way early enough.

Senator Milne: That is a big "if" if one is merely extending their dock out.

Mr. Kruhlak: That is right.

qu'il faut prévoir des pénalités plus sévères afin qu'elles aient vraiment un effet dissuasif. Cette idée entre-t-elle en conflit, de quelque façon que ce soit, avec votre concept de pénalités créatives?

M. Kruhlak : Je m'attendrais à ce que la loi laisse aux tribunaux la discrétion de choisir le type de pénalité. Je ne suis pas certain que le tribunal ait le pouvoir de rendre une telle ordonnance en l'absence d'une disposition explicite.

Le sénateur Banks : Je l'ignore aussi.

M. Kruhlak : C'est ce que je m'attends à voir : que ce choix soit reconnu dans la loi. C'est ce que nous trouvons habituellement dans d'autres lois. Certaines lois provinciales parlent souvent d'approches novatrices de détermination de la peine, ou on peut parler de mesures de rechange dans d'autres lois.

Le sénateur Banks : Contrairement à ce que nous étudions actuellement, le projet de loi C-16 sera soumis au comité, n'est-ce pas, sénateur Neufeld? Nous l'étudierons avant qu'il entre en vigueur, afin que nous puissions tenir compte de votre recommandation.

M. Kruhlak : Cela fonctionne très bien, surtout s'il y a des préoccupations concernant le caractère adéquat des ressources au sein d'un ministère, car certaines de ces dispositions pourraient contribuer à promouvoir les activités qu'un ministère essaie de mettre de l'avant, qu'il s'agisse de sensibilisation du public ou je ne sais quoi.

Le sénateur Banks : Merci.

Le sénateur Milne : Monsieur Kruhlak, vous avez précisé, au début de vos remarques, que les gens qui mettent sur pied des projets d'envergure veulent tout simplement que les règles soient claires et ont de la difficulté à comprendre quelles sont les règles actuelles. Ils veulent seulement savoir quelles sont les règles.

À votre avis, comment réagiraient les gens qui veulent construire un ouvrage considéré comme mineur sur des eaux considérées comme mineures? Qu'est-ce qu'ils penseraient de règles dont ils ignorent complètement l'existence et ne savent même pas quelle source consulter pour déterminer si des règles sont en vigueur? Peuvent-ils aller quelque part pour s'enquérir des règles éventuelles en vigueur?

M. Kruhlak : Je crois que vous avez raison. Nous avons connu des problèmes découlant de la frustration des gens, souvent dans l'industrie agricole. Un agriculteur qui veut apporter des améliorations à sa terre et modifier un marécage ou peut-être une voie navigable se heurte souvent à des difficultés de taille lorsqu'il tente de satisfaire aux exigences d'une législation donnée, qu'elle régie les eaux navigables ou la pêche. Je ne crois pas qu'il y ait une solution facile. Habituellement, ces personnes doivent trouver de l'aide, probablement pour ce qui est de communiquer avec des représentants du ministère, à condition qu'on les oriente dans cette direction assez tôt.

Le sénateur Milne : C'est toute une condition, surtout si la personne ne fait que prolonger son quai.

M. Kruhlak : C'est vrai.

Senator Milne: I see this as a real problem. Then when I come to look at the interpretation of navigable waters, the order that the minister has published, if you look at the area where it talks about docks and boathouses, class established, they are established as a class of works for the purposes of subsection 5.1(1) of the act if — and one of the guidelines is that the works are at least 10 metres from any dock, boathouse or other structure that is fully or partially in, on or over the navigable waters.

Many of our early cottage lakes in Ontario have lots on them now that are narrower than, if your cottage is in the middle of your lot, 10 metres from each side of a 20-metre lot. Many of them are narrower than that. That means that every single one of those is in violation of this act and will have to be removed.

It goes on to say, in the next section, that the extremity of the works that is furthest from the land is at least 30 metres away from any navigable channel. When Quebec was settled, the rivers were the highways. Every single original lot in Quebec was subdivided between successive generations of children, and they run long narrow strips back from narrow rivers. It seems to me that almost every farm, every cottage and everything along a river in Quebec will be subject to this act. These rivers are not 60 metres wide. I see some real problems with ordinary Canadians trying to obey the law, but having absolutely no idea that this law actually applies to them.

Mr. Kruhlak: I would not think that what has been set out in the ministerial order will be the end of providing further clarification.

Senator Milne: I imagine maybe for five years it will be. It will never come before the Scrutiny of Regulations Committee because that ability has been taken away under this act. Parliamentarians will never look at it and realize how this legislation is affecting people in their own areas.

Mr. Kruhlak: I have no comments. Your observations appear to be sound, in that this will create problems still for other classes of projects that it does not address.

Senator Milne: I have no further questions.

Senator Neufeld: I come from Northern British Columbia. I can relate to some of the things you are talking about, such as building bridges or crossings across what some people consider to be navigable waters where it only runs part of the year, during runoff. When you responded about the definition of navigable water, it is still out there to try and figure out what it actually means. All the way from here to there, there are different definitions for navigable water.

I want to go back to a question asked by Senator Mitchell. I will use your example where it took a year to get a permit to cross a river or a stream, whatever it was. The question was: Do you

Le sénateur Milne : À mon avis, c'est un gros problème. Ensuite, lorsque je regarde l'interprétation du terme « eaux navigables », dans l'arrêté qu'a publié le ministre, si vous regardez l'endroit où on parle des petits quais et des remises à embarcations, dans la catégorie d'ouvrages, ils sont établis comme une catégorie d'ouvrages pour l'application du paragraphe 5.1(1) de la Loi si... et l'ouvrage doit, entre autres, être situé à une distance d'au moins 10 mètres d'un petit quai, d'une remise à embarcations ou d'une autre structure qui sont situés, en totalité ou en partie, dans les eaux navigables, sur celles-ci ou au-dessus de celles-ci.

Bien des lacs de villégiature exploités depuis longtemps en Ontario sont entourés de terrains plus étroits que — si votre chalet est au milieu de votre terrain — 10 mètres de chaque côté. Nombre de ces terrains sont plus étroits que cela. Ainsi, chacun des propriétaires contrevient à la loi et devra retirer son ouvrage.

Au prochain alinéa, on ajoute que l'extrémité des ouvrages au large doit être à une distance d'au moins 30 mètres de tout chenal de navigation. Lorsque le Québec a été colonisé, les rivières faisaient office de voies publiques. Chaque lot original au Québec a été subdivisé entre les enfants des générations suivantes, et ces bandes minces naissent aux abords de rivières étroites. Je crois comprendre que pratiquement toutes les fermes, tous les chalets et n'importe quelle structure qui longe une rivière au Québec seront visés par la loi. Ces rivières n'ont pas 60 mètres de largeur. J'envisage de vrais problèmes lorsque les Canadiens ordinaires tenteront de respecter la loi, tout en ignorant complètement si la loi les vise vraiment.

M. Kruhlak : Je ne crois pas que les dispositions de l'arrêté ministériel constituent la dernière clarification qu'on aura à ce sujet.

Le sénateur Milne : J'imagine que ce sera le cas, peut-être, pour les cinq prochaines années. Le comité d'examen de la réglementation n'étudiera jamais ce document, parce que la loi lui retire cette compétence. Les parlementaires ne l'étudieront jamais et n'auront pas la possibilité de mesurer l'incidence de cette loi sur les gens de leur région.

M. Kruhlak : Je n'ai pas de commentaires à formuler à ce sujet. Vos observations me semblent justes, dans la mesure où cela créera des problèmes pour d'autres catégories de projets qui ne sont pas visées.

Le sénateur Milne : Je n'ai pas d'autres questions.

Le sénateur Neufeld : Je viens du nord de la Colombie-Britannique. Je peux comprendre certaines des choses dont vous parlez, comme la construction de ponts ou d'ouvrages de franchissement qui enjambent ce que certains considèrent comme des eaux navigables, qui ne coulent qu'une partie de l'année, pendant le ruissellement. Quant à votre réponse sur la définition du terme « eaux navigables », on n'a toujours pas déterminé ce que signifie vraiment ce terme. Chacun semble avoir sa propre définition des eaux navigables.

J'aimerais revenir à une question qu'a posée le sénateur Mitchell. Je vais utiliser votre exemple de l'attente de un an pour obtenir un permis d'enjamber une rivière ou un cours

think there are not enough bodies to actually process these applications? That was one thing that struck me when the ministry was here and talked about — I will use round numbers — 70 people who work there and about 40 inspectors. I believe it was somewhere in that neighbourhood; do not hold me to the exact number. That is who looked after all of the navigable waters and were responsible to apply this act across Canada, which I know is not possible. There must be something done to figure out how we can actually deal with these issues.

In British Columbia, sometimes when our processes were a little bit slow, we were hamstrung to be able to hire people because of budget constraints, that the industry — whether it was mining, oil and gas, electricity generation or anything like that — actually proposed to the government that they would pay much higher fees to have money stay with that department, whoever was dealing with it, so that they could actually hire the people — not for each project, but hire people to process applications and get them through a little bit quicker. That often seemed to me to be not a bad idea because, as Senator Banks said, the money or the investment can leave very quickly. I know with the type of investment such as in the oil and gas industry, it can go someplace else pretty quickly if you are not able to get the processes through.

Have you any thoughts about whether that would be something that should be pursued by government and looked at as a reasonable way of trying to deal with the issues that this act brings forward? I know we must have some regulation. I appreciate that, but there must be reasonable regulation. When you start talking about these things, it is motherhood and apple pie; the world goes away from some people when you talk about crossing a stream. It will never be the same, yet we still need to cross some of those streams in order to obtain those services. Is that something that you think could be done?

The other quick question I have is that one-size-fits-all has never worked for me. In fact, even in the province of British Columbia, one size does not fit all. When we look across Canada and try to find one description that fits all, it becomes impossible to deal with.

I have always been a proponent that maybe some of these things should be broken up and provinces should be responsible for some of these services. Perhaps international waterways or large rivers, something like that, should be under the Navigable Waters Protection Act, obviously, but there are a lot of matters that provinces could deal with, I think, much better in their own fashion and in their own areas.

I have often said — no offence to anyone from Ottawa — that I do not need anyone from Ottawa to come to British Columbia to talk about how we get across a small stream in Northern

d'eau, peu importe de quoi il s'agissait. La question était la suivante : croyez-vous qu'il manque de personnel pour traiter ces demandes? C'est une chose qui m'a frappé, lorsque le ministre est venu ici et nous a parlé du fait que — je vais utiliser des chiffres ronds — 70 personnes et environ 40 inspecteurs y travaillent. Je crois que c'était quelque chose dans ces eaux-là; ne me demandez pas de répondre du nombre exact. Ce sont ces gens qui s'occupaient de toutes les eaux navigables et étaient chargés d'appliquer cette loi d'un bout à l'autre du Canada, et je sais que cela est impossible. Il faut faire quelque chose pour déterminer comment effectivement s'occuper de ces questions.

En Colombie-Britannique, parfois, lorsque le processus était un peu lent, nous avions de la peine à embaucher des gens, en raison de contraintes budgétaires, et l'industrie — minière, pétrolière et gazière, la production d'électricité ou ce genre de choses — proposait en fait au gouvernement de payer des frais beaucoup plus élevés pour que l'argent demeure entre les mains du ministère, des responsables, afin qu'on puisse vraiment embaucher les gens — pas pour chaque projet, mais pour traiter les demandes et accélérer le processus. J'ai souvent l'impression que ce n'est pas une mauvaise idée, parce que, comme l'a dit le sénateur Banks, on peut perdre l'argent ou l'investissement très rapidement. Je sais que, si on parle du type d'investissement consenti dans le secteur pétrolier et gazier, cet argent peut aller ailleurs assez rapidement si on n'arrive pas à mener le processus à terme.

Avez-vous une opinion sur la possibilité que le gouvernement se dirige dans cette voie et perçoive cela comme un moyen raisonnable de composer avec certains des problèmes qui découlent de cette loi? Je sais qu'il faut mettre en place certaines règles. Je comprends cela, mais la réglementation doit être raisonnable. Lorsqu'on commence à parler de ces choses, on touche à un tabou; la personne qui projette d'enjamber un cours d'eau est mise au ban. Le cours d'eau sera changé à jamais, mais nous devons tout de même le faire dans certains cas afin d'obtenir des services. Est-ce quelque chose qui serait faisable, selon vous?

Mon autre brève question tient au fait que je n'ai jamais été partisan des solutions universelles. En fait, même dans la province de la Colombie-Britannique, une solution universelle ne saurait s'appliquer à tout le monde. Lorsque nous regardons l'ensemble du Canada et que nous tentons de concevoir une description universelle, cela devient impossible.

Je me suis toujours rallié à l'idée selon laquelle il faudrait peut-être décomposer certaines de ces choses et charger les provinces de certains de ces services. Peut-être que les voies navigables internationales ou les fleuves et rivières de taille importante, ce genre de choses, devraient être régis par la Loi sur la protection des eaux navigables, évidemment, mais il y a beaucoup de questions qui pourraient relever des provinces, à mon avis, ce qui permettrait à celles-ci de procéder à leur façon, sur leur propre territoire.

J'ai souvent affirmé — je ne veux pas froisser les représentants d'Ottawa — que je n'ai aucun intérêt à voir quelqu'un d'Ottawa arriver en Colombie-Britannique pour décider comment nous

British Columbia so some small oil and gas company can get to work, but I would rather have a British Columbian, who lives in British Columbia, doing that.

I am interested in your thoughts. Coming from Alberta, we will be interested in hearing what your thoughts are.

Mr. Kruhlak: We have seen in Alberta attempts made for some joint federal-provincial harmonization. We have had, in the past, delegation under the Fisheries Act to provincial officials. That came to an end. I do not see an improvement in federal-provincial relations in being able to carry out some of those functions. I have not seen a greater attempt to make use of the resources in the province, so I do not know if that can be available.

The comments about limited resources and the staffing levels at the Department of Transport with respect to navigable waters is a concern that other regulators express. Certainly, Alberta has been inundated with developments. The Department of Environment there has faced similar challenges and has attempted to, as they describe it, regulate smarter, trying to find ways where they can improve, or they have reduced in some cases approvals to codes of practice where matters are more routine and the impacts are more readily discernible.

They have even gone so far, in reviewing environmental assessments in Alberta, that it is almost a cue process. If you were another one of those large oilsands developers wanting to get your application in and you were going to be tenth in the queue for the reviewers to go through your assessment, the department would offer you the ability to say, "We will contract this out to private firms to do the initial critique, but you will need to pay the cost," which is often very significant.

In order to keep a timetable moving reasonably, a number of companies did proceed on that basis. Again, it was the regulator trying to find additional resources that they could not hire in other ways, so they secured it in this fashion to move some of these applications forward.

There are a variety of alternatives out there to try to meet the demand if the resources are not there for the regulator.

Senator McCoy: Welcome, Mr. Kruhlak. It is a pleasure to see you again. We have had many files and many interests together in the past.

To follow up on some of these questions, in terms of your experience dealing with the Navigable Waters Protection Program and approvals needed thereunder, one of the outcomes I hear you wish for is knowing how long it will take to get an approval.

One of my first questions is: In the new act, is there anything there that gives you that assurance?

allons enjamber un petit cours d'eau dans le nord de la Colombie-Britannique afin qu'une petite société pétrolière et gazière puisse se mettre au travail; je préférerais qu'un britanno-colombien, qui vit dans cette province, s'en charge.

Je suis intéressé par votre opinion. Nous sommes intéressés par les idées d'un Albertain à ce sujet.

M. Kruhlak : En Alberta, il y a eu des tentatives d'harmonisation entre les gouvernements fédéral et provincial. Par le passé, on a délégué des pouvoirs à des représentants provinciaux en vertu de la Loi sur les pêches. Cela ne se fait plus. Je ne constate pas une amélioration des relations fédérales-provinciales aux fins de la mise en œuvre de certaines de ces fonctions. Je n'ai pas vu de tentative plus poussée de la province d'utiliser les ressources, alors, j'ignore si cela est possible.

Pour ce qui est des commentaires touchant les ressources et la dotation en personnel limitées au ministère des Transports en ce qui concerne les eaux navigables, c'est une préoccupation exprimée par d'autres organismes de réglementation. Il va sans dire que l'Alberta doit constamment composer avec des faits nouveaux. Le ministère de l'Environnement de la province a fait face à des difficultés semblables et a tenté, à ce qu'il dit, de prendre des règlements plus judicieux, de trouver les aspects susceptibles d'amélioration ou, dans certains cas, il a réduit les processus d'approbation des codes de pratique lorsque les procédures sont bien établies et que les retombées sont plus faciles à définir.

En Alberta, on a tellement fait de chemin à l'égard de l'examen des évaluations environnementales que le processus est presque devenu un système de gestion de listes d'attentes. Si un de ces grands promoteurs de projets d'exploitation de sables bitumineux veut que sa demande soit traitée constate que les examinateurs doivent traiter neuf autres évaluations avant lui. Le ministère lui offre la possibilité de dire : « Nous allons donner ce projet en sous-traitance à des sociétés privées pour la critique initiale, mais vous devrez payer le prix », qui est souvent très élevé.

En vue de poursuivre leurs activités selon une cadence raisonnable, nombre de sociétés ont adopté ce processus. Encore une fois, c'est l'organisme de réglementation qui a tenté de trouver des ressources supplémentaires qu'il ne pouvait pas embaucher autrement, alors il a procédé ainsi, afin de faire avancer certaines de ces demandes.

Il existe une diversité de solutions pour combler la demande lorsque l'organisme de réglementation ne dispose pas des ressources nécessaires.

Le sénateur McCoy : Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Kruhlak. C'est un plaisir de vous revoir. Nous avons partagé beaucoup de dossiers et beaucoup d'intérêts par le passé.

Pour revenir à certaines de ces questions, à la lumière de votre expérience du Programme de protection des eaux navigables et des approbations qui s'y rattachent, je crois que l'une des choses que vous voulez qu'on accomplisse est de communiquer le temps que prendra l'approbation.

Voici ma première question : y a-t-il une disposition de la nouvelle loi qui vous donne cette assurance?

Mr. Kruhlak: Not that I have seen, senator.

Senator McCoy: Another of your criteria for an effective regulatory process, it seems to me, was some degree of certainty which, certainly when I was practicing or administering regulatory law, was knowing what criteria were to be applied in coming to a decision for an approval.

Is there anything in the new act that gives you any indication of what criteria there will be applied by the Navigable Waters Protection Program in coming to a decision as to whether you will get approvals?

Mr. Kruhlak: I do not think the amendments go so far as to give you that predictability. Some of the consultants I have worked with have said: "If you just told me that, for this type of crossing, these are the ingredients you would expect to see for an appropriate crossing, then we will design a project that meets those clearly from the start." Again, there may be some technical discussions that the department offers. With the actual applicants, the consultants who put that together, it tends to be more technical than legal, but I have not seen that type of clear guideline.

Senator McCoy: That testimony corroborates the testimony of one of those technical-type people, and that was Mr. Middleton from Alberta Transportation.

There is, on the other hand, a difference between the statute, or even regulations, and the way a statute is administered. I have run departments myself, as have others around this table, and I know that it is how you administer the program that counts almost as much as what the legislation says. There are some indications to me that you are not being given that kind of assistance.

We have all been given a copy of the Navigability Inspection Field Guide, which is a document, I believe, that the department uses to help its navigable waters protection officers. I will read you a statement from this document, which says:

It is National Policy not to reply on questions of navigability unless there is a written request and there is a work involved. Navigability enquiries do not trigger the NWPA, applications do. We are not obliged to respond to enquiries from legal firms with respect to property sale, severance and transfers that may be affected by the navigability of creeks and streams passing through property.

Does that reflect your experience?

Mr. Kruhlak: In the limited requests that have been sought about navigability, that has been the sort of indication we have received. On the one hand, I can see departmental officials are concerned about offering comments, either hypothetically or on a situation without examining it further, because of the difficulties they face in making a ruling, so that type of direction probably is not surprising.

M. Kruhlak : Je n'en ai pas vue, madame le sénateur.

Le sénateur McCoy : Un autre des critères que vous avez énoncés pour un processus de réglementation efficace, il me semble, touchait le degré de certitude qui, certes, lorsque je pratiquais ou que j'administrerais le droit réglementaire, consistait à connaître les critères qui seraient appliqués pour rendre une décision favorable.

Y a-t-il une disposition dans la nouvelle loi qui vous donne une quelconque idée des critères qui seront appliqués dans le cadre du Programme sur la protection des eaux navigables en vue de rendre une décision menant à l'approbation ou au rejet d'une demande?

M. Kruhlak : Je ne crois pas que les modifications sont assez précises pour donner ce genre d'assurance. Certains des consultants avec lesquels j'ai collaboré ont expliqué : « Si vous me dites simplement, pour ce type d'ouvrage de franchissement, quelles sont les composantes que vous vous attendez à voir pour déterminer qu'il est approprié, alors nous concevrons un projet qui s'y conforme clairement dès le début. » Encore une fois, le ministère est peut-être en mesure de fournir certaines analyses techniques. Pour les auteurs de demandes, les consultants qui conçoivent le tout, la chose a tendance à relever davantage du domaine technique que du domaine juridique, mais je n'ai pas de telles de lignes directrices claires.

Le sénateur McCoy : Votre témoignage corrobore celui d'un autre intervenant du côté technique, à savoir M. Middleton, du ministère des Transports de l'Alberta.

Par contre, il y a une distinction entre une loi — ou même un règlement — et la façon dont elle est appliquée. J'ai dirigé des ministères, comme d'autres personnes ici présentes, et je sais que la façon dont on administre le programme a presque autant d'incidence que le libellé de la loi. Certaines choses me donnent à penser qu'on ne vous donne pas ce genre d'aide.

Nous avons tous reçu un exemplaire du manuel pratique sur l'inspection des eaux navigables, document qu'utilise le ministère, je crois, pour guider ses agents de protection des eaux navigables. Je vais vous lire un passage de ce document :

La politique nationale consiste à ne pas répondre aux questions relatives à la navigabilité en l'absence d'une demande écrite et d'un projet d'ouvrage. Les questions relatives à la navigabilité ne déclenchent pas l'application de la LPEN, les demandes, si. Nous ne sommes pas tenus de répondre aux questions des cabinets d'avocats en ce qui concerne l'incidence de la navigabilité des ruisseaux et des cours d'eau qui traversent le terrain sur une vente, une division ou une cession.

Est-ce que cela reflète votre expérience?

M. Kruhlak : Les rares fois qu'une demande a été présentée au sujet de la navigabilité, c'est le genre d'indications que nous avons reçues. D'un côté, je peux comprendre que les représentants du ministère hésitent à faire des commentaires, que ce soit de façon hypothétique ou au sujet d'une situation qui n'a pas été examinée en profondeur, en raison des difficultés qu'ils doivent surmonter quand vient le temps de rendre une décision, alors ce type d'instruction n'est probablement pas étonnant.

Senator McCoy: No, and it is something you have experienced. The document goes on to talk about filling out the navigability report, and a portion of the navigability report is to determine if the waterway is navigable, in fact. It says:

The primary observation location will be at the site of the actual or proposed work

In some cases, due to the Officers local knowledge of the waterway in question, an actual site visit might not be required.

Now, I know you are with a prestigious firm, one of our leading firms in Alberta, and I am assuming that your clients have developments all over the province, so your experience would be throughout Alberta. I am also assuming that you are making your application to the local navigable waters protection office. You would be making your applications, I think, through Edmonton. Mind you, you may be so senior that you may not know that anymore.

Can you confirm that assumption?

Mr. Kruhlak: I think they are processed elsewhere, the actual approval, but I would have to see where we have sent the last ones.

Senator McCoy: It would be interesting, because I am looking at an organizational chart for Prairie and Northern region that was supplied to us by the department. In fact, for all that I can see, only two navigable waters protection officers are in Edmonton. Those are the only two I can see that are assigned to Alberta, and we will confirm this in a moment or two.

I am thinking that in almost no case does the officer have local knowledge of the waterway in question and, therefore, according to the field guide, must make an actual site visit in every case.

Mr. Kruhlak: It is my general understanding that site visits are conducted.

Senator McCoy: Are they conducted in every case?

Mr. Kruhlak: I am not aware of what would fall into the category of "well known," unless it happens to be, perhaps, a river in the vicinity of the City of Edmonton.

Senator McCoy: That is what I was asking in terms of our experience, namely, whether the inferences that I am drawing from this material and what others have said are accurate.

Senator Merchant: I am looking at your presentation, and many good questions have been asked. You have given interesting answers, and I like it. I am looking at your observation for the five year review and, of course, we would all support a review and amendments after the initial review, if they were required.

Then I look at your sentence: "Hopefully, the minister will engage a process to address any concerns expressed at this time about consultation." What are you hoping for when you say that? If you were setting up a process or advising the minister to set one up, exactly what kind of a process would it be? How long would it

Le sénateur McCoy : Non, et c'est quelque chose que vous avez vécu. Plus loin, le document porte sur le rapport de navigabilité, et ce rapport vise en partie à déterminer si le cours d'eau est effectivement navigable. En voici un passage :

Le premier examen aura lieu sur le site de l'ouvrage érigé ou proposé [...]

Dans certains cas, si l'agent connaît bien le cours d'eau en question il n'est pas nécessaire qu'il se rende sur les lieux du site.

Alors, je sais que vous faites partie d'un cabinet prestigieux, chef de file dans le domaine en Alberta, et je suppose que vos clients ont des projets aux quatre coins de la province, alors votre expérience a été acquise partout en Alberta. Je suppose aussi que vous présentez votre demande au bureau local de protection des eaux navigables. Vous déposez vos demandes, je crois, par l'entremise du bureau d'Edmonton. Toutefois, vous occupez peut-être un poste à un échelon si élevé que vous n'êtes plus au courant de ces détails.

Pouvez-vous confirmer cette hypothèse?

M. Kruhlak : Je crois que le traitement se fait ailleurs — l'approbation de la demande proprement dite —, mais il faudrait que je regarde où on a envoyé les dernières.

Le sénateur McCoy : Cela serait intéressant, car je regarde un organigramme pour la région des Prairies et du Nord qui nous a été fourni par le ministère. En fait, d'après ce que je peux voir, il n'y a que deux agents de protection des eaux navigables à Edmonton. Ce sont les deux seules personnes que je vois affectées à l'Alberta, et nous allons confirmer cela dans quelques instants.

Je crois qu'il arrive très rarement que l'agent connaisse la voie navigable concernée, de sorte que, aux termes du manuel, il doit se rendre sur le site dans chaque cas.

M. Kruhlak : Je crois savoir, de façon générale, que l'on procède à des visites de site.

Le sénateur McCoy : Le fait-on dans chaque cas?

M. Kruhlak : J'ignore ce qui serait considéré comme « bien connu, » à moins qu'il se trouve que la rivière, peut-être, soit située aux environs de la ville d'Edmonton.

Le sénateur McCoy : C'est la question que je pose, à la lumière de notre expérience : à savoir, si les conclusions que je tire de ce document et de certains témoignages sont exactes.

Le sénateur Merchant : Je regarde votre mémoire, et j'estime qu'on a posé beaucoup de bonnes questions. Vous avez donné des réponses intéressantes, et je suis satisfaite. Pour ce qui est de votre observation concernant l'examen quinquennal, bien sûr, nous sommes tous en faveur d'un examen et de modifications après l'examen initial, au besoin.

Ensuite, je regarde la déclaration que vous avez faite : « J'espère que le ministre entamera un processus d'examen des préoccupations qui ont été maintenant exprimées au sujet de la consultation. » Qu'espérez-vous lorsque vous déclarez cela? Si vous mettiez un processus en place ou que vous donniez des

take? If they start a process today, how would it work? It is reassuring to think that it will be reviewed and amendments may be made, but what kind of process do you hope for?

Mr. Kruhlak: There is a huge variety of degrees one can undertake in consultation. I am aware of the witnesses in panels who complained or raised concerns about the adequacy of the consultation.

It is twofold. First, the concerns about consultation at this time with respect to the passage of the amendments might be better addressed when the review is conducted, but I would expect to see some time, perhaps a year, prior to the five-year time frame. Typically, we see questionnaires or information sent out to interested parties to let them know that this review is taking place, to seek responses and have information gathered and produced in a report. That report can then be available to those who are concerned about either the performance of the act to date, post amendments, or some concerns that were not addressed in the amendments. It would be an active information-seeking engagement-type process of consultation.

Senator Merchant: Was that expressing, then, your feeling that maybe this time around, this process did not take place ahead of being in these regulations? The notion that you are hoping would mean that you feel not enough consultation was done then. Is that your feeling?

Mr. Kruhlak: I cannot comment. I am not aware, firsthand, of the efforts made to consult. I know there was some indication from, I believe, department officials that there was consultation, yet there were other witnesses who raised concerns about the adequacy. I have not got the information to assess whether there were flaws.

Clearly, to have good laws and have them followed, people need to have information about them, and if there are substantial concerns expressed about consultation, I would see the five-year review as a place to try to address those.

The Chair: In the number three bullet of your written presentation, you talked about the broad discretion granted to the minister, and that concerned all senators on this committee during the hearings. Yet you have stated that the recent ministerial order issued pursuant to this section appears sound and reasonable. That is your feeling. In other words, this would have been the first big general order issued under this new power, and you feel that it does not violate any basic principles.

Mr. Kruhlak: No, it is twofold. The substance in the ministerial order seems to be welcome, at least in trying to give us some areas of clarity where perhaps approvals are not necessary. However,

conseils au ministre pour qu'il le fasse, de quel genre de processus exactement s'agirait-il? Combien de temps cela prendrait-il? Si on mettait en place un processus aujourd'hui, comment fonctionnerait-il? Il est rassurant de croire qu'il y aura un examen et qu'on pourra apporter des modifications, mais quel genre de processus espérez-vous?

M. Kruhlak : Une personne qui entreprend une consultation peut recourir à une grande diversité de moyens. Je sais qu'il y a déjà eu des témoins devant des comités qui se sont plaints ou ont soulevé des préoccupations concernant le caractère adéquat de la consultation.

Il y a deux choses. Tout d'abord, à l'heure actuelle, il vaudrait peut-être mieux donner suite aux préoccupations liées aux consultations sur l'adoption des modifications lorsque l'examen sera effectué, mais je m'attendrais à ce qu'il y ait un délai, peut-être un an, avant l'échéance quinquennale. Habituellement, on envoie des questionnaires ou de l'information aux parties intéressées pour les informer du fait que l'on procède à cet examen, pour solliciter des réactions et recueillir de l'information et la consigner dans un rapport. On peut ensuite mettre le rapport à la disposition de ceux qui étaient inquiets de l'efficacité de la loi jusqu'à maintenant, après les modifications, ou qui avaient d'autres préoccupations qui ne faisaient pas l'objet des modifications. Il s'agissait d'une consultation active et mobilisatrice permettant de recueillir de l'information.

Le sénateur Merchant : Essayez-vous de dire, alors, que cette fois, le processus n'a pas eu lieu avant d'être prescrit par ce règlement? Doit-on comprendre par cela que vous estimez qu'il n'y a pas eu assez de consultations? Est-ce votre opinion?

M. Kruhlak : Je ne peux pas me prononcer. Je n'ai pas eu connaissance personnellement d'efforts déployés pour tenir des consultations. Je sais que des représentants du ministère, si je ne me trompe pas, ont laissé entendre qu'il y a eu des consultations, pourtant, d'autres témoins ont exprimé des préoccupations concernant le caractère adéquat de cet exercice. Je ne dispose pas de renseignements me permettant de déterminer s'il y a des lacunes à ce chapitre.

Évidemment, pour qu'il y ait de bonnes lois et qu'elles soient respectées, les gens doivent en être informés, et si on exprime des préoccupations importantes au sujet de la consultation, j'estime que l'examen quinquennal serait un bon moment pour essayer de les dissiper.

Le président : Sous la rubrique numéro trois de votre mémoire, vous avez parlé du pouvoir discrétionnaire étendu conféré au ministre, et c'est une préoccupation que tous les sénateurs du comité ont partagée au cours des audiences. Pourtant, vous avez déclaré que l'arrêté ministériel récemment publié au sujet de cet article semble juste et raisonnable. C'est votre opinion. Autrement dit, ce serait le premier grand arrêté de portée générale publié en vertu de ce nouveau pouvoir, et vous estimez qu'il ne contrevient pas aux principes fondamentaux.

M. Kruhlak : Non, il y a deux choses. Le contenu de l'arrêté ministériel semble apporter des aspects positifs, à tout le moins, du fait qu'il constitue une tentative de préciser des choses qui ne

with respect to the format of using ministerial orders, my preference would be to see that in a regulation. However, to address some of the concerns with respect to the mechanics and operations of the act, that is where I say that the ministerial order appears sound.

The Chair: I would like to thank you very much, sir, for coming down.

We now have a new panel before us, and we will continue our hearing and deliberations respecting the Navigable Waters Protection Act. I do not think you gentlemen need any further explanation of what we are up to. In fact, Mr. Roussel, not only were you involved in the briefings of some members of the committee before the hearings but you also have been here on at least two days, I believe, or more.

Mr. Roussel and your colleague, Mr. Gowe, welcome to you both. You are both with Transport Canada, and you are both involved with the navigable waters project.

Bob Gowe, Manager, Navigable Waters Protection, Transport Canada: It is the Navigable Waters Protection Program.

The Chair: I am assuming that you follow our proceedings closely, have reviewed the transcripts and noted that from time to time we have said that perhaps we had better call the officials back to put some dots on the i's and cross the t's, and make sure that we understand what we are hearing and doing.

Thank you very much for that. You will be our last two witnesses, and it is our intention to prepare our report and to comply with the deadline that has been given to us by the Senate, as a body, to file our report no later than June 11.

We want to be sure we have it right. We have a number of colleagues who have questions. Gentlemen, would you like to make a statement based on what you have heard so far, anticipating, no doubt, some of our concerns, which is fair ball? We welcome that.

Donald Roussel, Director General, Marine Safety, Transport Canada: We have no specific comments, but we have supplied you with some material. We have followed the transcript and we are here to give clarification to the senators if it is required from a program perspective, and to the actual act and now the order that has been published since we began this review.

The Chair: Mr. Gowe would be of like mind? We have not heard from you up till now.

sont pas nécessairement assujetties à une approbation. Toutefois, pour ce qui est de l'idée de procéder par arrêtés ministériels, je préférerais que la chose soit régie par un règlement. Néanmoins, dans la mesure où il dissipe certaines préoccupations liées au fonctionnement et à l'application de la loi, je dirais que l'arrêté ministériel m'apparaît judicieux.

Le président : Je tiens à vous remercier beaucoup, monsieur, d'être venu.

Nous accueillons maintenant un nouveau groupe de témoins, et nous allons poursuivre l'audience et le débat concernant la Loi sur la protection des eaux navigables. Je ne crois pas que vous ayez besoin qu'on vous explique davantage la nature de nos travaux, messieurs. En fait, monsieur Roussel, en plus d'avoir participé aux séances d'information de certains membres du comité en prévision des audiences, vous avez également assisté à nos audiences pendant au moins deux jours, je crois, si ce n'est pas plus.

Je tiens à vous souhaiter la bienvenue, monsieur Roussel, ainsi qu'à votre collègue, M. Gowe. Vous travaillez tous les deux pour Transports Canada et vous participez au projet sur les eaux navigables.

Bob Gowe, gestionnaire, Protection des eaux navigables, Transports Canada : Il s'agit du Programme de protection des eaux navigables.

Le président : J'imagine que vous avez suivi attentivement nos séances, parcouru les transcriptions et remarqué que, de temps à autre, nous nous sommes proposé de rappeler les représentants ministériels pour mettre les points sur les i et nous assurer que nous comprenons ce que nous entendons et ce que nous faisons.

Merci beaucoup de cela. Vous êtes les deux derniers témoins que nous entendrons, et nous avons l'intention de préparer notre rapport et, conformément à l'échéance que le Sénat a imposée au comité, le déposer au plus tard le 11 juin.

Nous voulons nous assurer de bien faire les choses. Plusieurs de nos collègues ont des questions. Messieurs, aimeriez-vous faire une déclaration à la lumière de ce que vous avez entendu jusqu'à maintenant, en prenant soin d'anticiper, sans doute, quelques-unes de nos préoccupations, ce qui serait tout à fait juste? Nous vous en serions reconnaissants.

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada : Nous n'avons pas de déclaration particulière à présenter, mais nous vous avons remis des documents. Nous avons suivi les travaux en lisant la transcription et nous sommes là pour éclairer les sénateurs au besoin, en rapport avec les programmes, avec la loi elle-même et, maintenant, avec l'arrêté qui a été publié depuis le moment où nous avons entamé cet examen.

Le président : M. Gowe est-il d'accord? Vous n'avez rien dit jusqu'à maintenant.

Mr. Gowe: I am pinch-hitting for Mr. Osbaldeston tonight. I have been involved in the project from the beginning so am probably the next best person to speak to some of the technical nuances of the information, but I have no opening remarks.

The Chair: Both of you would be happy if we proceeded directly to questions? That is fine. Senator Banks, I thought of you possibly as the first questioner because you were drilling down a couple of times on a particular point that you felt you would like to ask again of these gentlemen.

Senator Banks: Thank you. I would like to ask that question. In fact, there are two questions that I would like to ask. Ministerial orders are referred to a number of times in the act. One assumes that there are times when ministerial orders can stand by themselves, but there are other times when they appear to be taking the form of regulations. My second question is: Do you think that they will some day become regulations?

However, my first question is that ministerial orders of this kind, which sort of substitute for regulations, I think it is fair to say, would be statutory instruments and, therefore, susceptible to scrutiny by the Standing Joint Committee on Scrutiny of Regulations if this act did not say that, for the purposes of the act, they are not statutory instruments. I have been racking my brain to think of another reason, other than the one that immediately comes to mind, that the act would go to the trouble of saying "These ducks are not ducks for the purpose of this act," other than to avoid parliamentary scrutiny. That is the only reason I can think of to have those words contained as many times as they are in this act. Can you think of another reason?

Mr. Gowe: That was largely a drafting item, and if you do not mind I would like to consult with Ms. Brigit Proulx, who is the legal counsel, to get some clarification on that point before I respond.

Senator Banks: I would be grateful for that because I have great reservations about it if that is, in fact, the reason. If there is another reason, I would like to know it.

The Chair: I am comfortable, as the chair, to invite Ms. Proulx to the table and have you introduce her.

Mr. Roussel: The order that has been published — and I answered that in front of this committee — should form the basis of future regulations, and we have no doubt about that. If they are not well drafted or they need to be adjusted, that should be part of the process in the future. We are on new ground on numerous elements.

We are flexible from the perspective of how we will use the orders, not in the sense of evading scrutiny but in the sense of getting them out there and getting the discussions going. It is entirely new. This act never had any regulatory-making power, so the orders now there can be used by the industry, and if they are

M. Gowe : Je suis le substitut désigné de M. Osbaldeston ce soir. Je participe à ce projet depuis le début; après lui, c'est probablement moi qui suis le mieux placé pour parler de certaines nuances techniques qui s'appliquent à l'information à donner, mais je n'ai pas de déclaration liminaire à présenter.

Le président : Vous seriez heureux que nous passions directement aux questions, tous les deux? Très bien. Sénateur Banks, j'ai pensé que vous pourriez lancer la période de questions. À quelques reprises, vous avez cherché à approfondir un point particulier que vous souhaitiez soumettre de nouveau aux messieurs que nous accueillons.

Le sénateur Banks : Merci. J'aimerais poser cette question-là. De fait, j'aimerais poser deux questions. Il est plusieurs fois question d'un arrêté dans la loi. On présume qu'il y a des fois où l'arrêté du ministre est en lui-même valide, mais qu'il y en a d'autres où il semble prendre la forme d'une disposition réglementaire. Voilà ma deuxième question : finiront-ils par avoir valeur de règlement?

Cependant, ma première question renvoie au fait que les arrêtés de ce type, qui se substituent en quelque sorte à des règlements, équivalent — je ne crois pas qu'on se trompe en le disant — à un texte réglementaire; de ce fait, ils sont soumis en principe l'examen du Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation, sauf que la loi elle-même précise : pour l'application de la présente loi, ce ne sont pas des textes réglementaires. Je me creuse les méninges pour essayer d'imaginer une autre raison à cela, à part celle qui vient immédiatement à l'esprit, soit que, en prenant la peine de dire : » pour l'application de la présente loi, un canard n'est pas un canard », on cherche à se soustraire à l'examen du Parlement. C'est la seule raison que j'arrive à trouver pour expliquer que cela soit dit si souvent dans la loi. Pouvez-vous penser à une autre raison?

M. Gowe : C'était essentiellement une question de rédaction et, si vous me permettez, je demanderais à Mme Brigit Proulx, qui est conseillère juridique, d'éclairer ma lanterne avant que je ne réponde.

Le sénateur Banks : Je vous en serais reconnaissant. Je nourris d'importantes réserves sur ce point si c'est effectivement pour cette raison-là que le passage existe. S'il y a une autre raison, j'aimerais bien la connaître.

Le président : En tant que président, je suis bien d'accord pour inviter Mme Proulx à la table. Vous pourrez la présenter.

M. Roussel : L'arrêté qui a été publié — et j'ai répondu à cette question-là devant votre comité — devrait servir de point de départ à une future disposition réglementaire, cela ne fait aucun doute à nos yeux. S'il n'est pas bien rédigé ou s'il doit être adapté, cela devrait faire partie du processus à l'avenir. Nous avançons en terrain inexploré à de nombreux égards.

Nous envisageons avec souplesse la façon dont il faut recourir aux arrêtés, non pas pour nous soustraire à l'examen par le Parlement, mais plutôt pour les produire et lancer les discussions. C'est tout à fait nouveau. Cette loi n'a jamais comporté le pouvoir de réglementer; les arrêtés qui y sont pris maintenant peuvent

inappropriate we can adjust them, and, of course, there are regulatory-making powers. This is the better route. We all agree with that.

Senator Banks: Mr. Roussel did say that in his previous appearance here, and I have no doubt that the good intentions, sooner or later in one way or another, under some provision or other, will have them become regulations. In the meantime, however, they are not regulations. They are ministerial orders that have been declared not to be statutory instruments, so my question remains: that language which says this statutory instrument is not a statutory instrument exists in the act, and I am assuming it was put there for a reason. The only reason I can think of is to avoid parliamentary scrutiny. Is there another reason?

Mr. Roussel: We have the lawyer to talk about that.

Brigit Proulx, Legal Counsel, Marine Safety, Transport Canada: I am sorry, would you repeat the question?

The Chair: First, we heard that this witness's name is Brigit Proulx.

Ms. Proulx: Yes.

The Chair: Would you give us your occupation at the department?

Ms. Proulx: I am a legal counsel in Maritime law at the Department of Justice, and my clients are Marine Safety, Transport Canada.

Senator Banks: Several times in this act, that is to say the amendments to the Navigable Waters Protection Act that were contained within Bill C-10, the words occur in relation to ministerial orders issued under the act that, for the purposes of the act and the act of regulatory instruments, these ministerial orders are not statutory instruments. In other words, the ministerial orders substitute, if I can use that word, in these cases for regulations. They have the same effect as regulations, and we heard from Mr. Roussel that they will probably become regulations. However, in the meantime, they are ministerial orders which, absent the language that is contained in the act, would, as a matter of course, be statutory instruments; but the act says in several places that, for the purposes of scrutiny, these ministerial orders are not statutory instruments.

I am looking for reasons for the inclusion in the act of that language. The only one I can think of is so that ministerial orders will escape parliamentary scrutiny. I am hopeful that there is another reason.

servir à l'industrie et, s'ils ne conviennent pas, nous pouvons les corriger et, bien entendu, il y a le pouvoir de réglementer. C'est la meilleure façon de procéder. Nous sommes tous d'accord sur ce point.

Le sénateur Banks : La dernière fois où il est venu témoigner ici, M. Roussel a tenu ces propos-là, et cela ne fait aucun doute dans mon esprit, les intentions sont bonnes — tôt ou tard, d'une façon ou d'une autre, par l'application d'une disposition ou d'une autre encore, elles auront valeur de règlement. En attendant, ce ne sont pas des textes réglementaires. Ce sont des arrêtés dont il est dit que ce ne sont pas des textes réglementaires; ma question demeure : la loi affirme que ce texte réglementaire n'est pas un texte réglementaire, et je présume que ce libellé-là a été inséré pour une raison. La seule raison à laquelle j'arrive à penser, c'est que c'est pour se soustraire à l'examen du Parlement. Y a-t-il une autre raison?

M. Roussel : L'avocate qui nous accompagne peut traiter de cette question-là.

Brigit Proulx, conseillère juridique, Sécurité maritime, Transports Canada : Je m'excuse, pouvez-vous répéter la question?

Le président : D'abord, nous avons entendu le nom du témoin : Brigit Proulx.

Mme Proulx : Oui.

Le président : Pouvez-vous nous dire quel poste vous occupez au ministère?

Mme Proulx : Je suis conseillère juridique en droit maritime au ministère de la Justice, et mes clients sont les gens de la Sécurité maritime de Transports Canada.

Le sénateur Banks : À plusieurs reprises, dans cette loi, c'est-à-dire dans les modifications de la Loi sur la protection des eaux navigables qui figurent dans le projet de loi C-10, il y a un passage qui traite des arrêtés pris sous le régime de la loi et qui précise que, pour l'application de la loi en question et de la loi sur les textes réglementaires, les arrêtés en question ne sont pas des textes réglementaires. Autrement dit, l'arrêté se substitue, si vous me permettez d'employer ce terme-là, au règlement dans ces cas-là. Il produit le même effet qu'une disposition réglementaire, et M. Roussel nous a dit qu'il finira probablement par avoir valeur de règlement. Toutefois, en attendant cela, c'est un arrêté qui, si ce n'était du libellé qui figure dans la loi, serait un texte réglementaire dans le cours normal des choses; cependant, la loi dit à plusieurs reprises que, aux fins de l'examen à prévoir, l'arrêté n'est pas un texte réglementaire.

Je cherche à savoir pourquoi ce libellé a été inclus dans la loi. La seule raison à laquelle je peux penser, c'est que l'arrêté échappe à l'examen par le Parlement. J'espère qu'il y a une autre raison.

Ms. Proulx: We have experts in the Department of Justice working in the regulations unit at Transport Canada, and we discussed that point with them, since they are the subject matter experts. I will give you, to the best of my knowledge, an explanation.

For section 13 — and the ministerial order is in section 13 — it was a policy decision. Maybe the officials here can discuss more on the point that they were not to be statutory instruments in order to expedite the process of having orders in place. As we know, regulatory processes are lengthy, and that was already discussed.

In order to streamline and expedite infrastructure, a policy decision was taken that for section 13, for the ministerial order, it would be done through the orders.

For the other types of orders, I assume you are referring to section 6?

Senator Banks: I am referring mainly to section 13.

Ms. Proulx: I can give you more detail because I know this point has been of interest. Many of you have asked these questions. I will look at my notes to ensure that I am reflecting the position of the Department of Justice.

Basically, the fact that they are not statutory instruments means that they are not subject to the usual regulatory process. The usual regulatory process is governed by the Statutory Instruments Act. We have to understand that the Statutory Instruments Act is a procedural statute. Mainly, the regulatory process includes the development of regulatory proposals by a responsible department. They include registration, publication and, of course, parliamentary scrutiny. We know that.

To develop these facets, there are three main process requirements under the SIA. The first main requirement is examination. Examination is really that the orders or the regulations that are developed are made under the enabling authority. They are authorized by the act to be made.

The second main requirement under the SIA is that you have registration. Registration is mainly a tracking method. It does not add much. The publication we already have, because it is mentioned here. The act must be published in the *Canada Gazette*, and it was. What is left is parliamentary scrutiny. You are right: for that purpose, that is the main difference.

For parliamentary scrutiny, we need to understand that that is also an examination after the fact. It is after the order or the regulation is made. It is really rare that the examination happens before. Sometimes when it happens before, it would be something specific, like a tabling requirement and, yes, it is done but it is really rare and it has to be in the specific statute.

Mme Proulx : Nous avons des spécialistes du ministère de la Justice qui travaillent au service de réglementation de Transports Canada. Nous avons discuté de la question avec eux, car ce sont eux, les experts en la matière. Voici l'explication, au meilleur de ma connaissance.

Pour parler de l'article 13 — et c'est à l'article 13 qu'il est question de l'arrêté —, disons que c'était une décision stratégique. Les fonctionnaires ici présents pourraient peut-être approfondir la discussion sur ce point, à savoir si l'arrêté n'est pas assimilé à un texte réglementaire parce que cela servirait à accélérer la prise d'arrêtés. Comme nous le savons, le processus de réglementation est long, nous en avons déjà discuté.

Pour simplifier et accélérer les projets d'infrastructure, une décision stratégique a été prise : aux fins de l'article 13, c'est-à-dire là où il y a un arrêté, on procéderait ainsi.

Quant aux autres types d'ordres, je présume que vous faites allusion à l'article 6?

Le sénateur Banks : Je parle principalement de l'article 13.

Mme Proulx : Je peux vous donner d'autres précisions là-dessus. Je sais que c'est une question d'intérêt. Vous êtes nombreux à avoir posé ces questions-là. Je vais regarder mes notes pour essayer de m'assurer que je présente bien la position du ministère de la Justice.

Essentiellement, dire que ce ne sont pas des textes réglementaires, c'est dire qu'ils ne sont pas assujettis au processus habituel de réglementation. Le processus habituel de réglementation relève de la Loi sur les textes réglementaires. Il faut comprendre que la Loi sur les textes réglementaires est une loi procédurale. Le ministère responsable d'une question échauffe un projet de règlement; voilà l'essentiel du processus de réglementation. Cela comprend l'inscription du projet en bonne et due forme, sa publication et, bien entendu, l'examen par le Parlement. Nous savons cela.

Pour que ces tâches-là prennent forme, la Loi sur les textes réglementaires prévoit trois exigences principales. L'examen est la première des exigences en question. Il s'agit essentiellement de savoir que les arrêtés ou les règlements dont il est question sont pris sous le régime de la loi habilitante applicable. Ils sont pris conformément à la loi habilitante.

L'enregistrement est la deuxième exigence prévue dans la Loi sur les textes réglementaires. L'enregistrement renvoie d'abord et avant tout à une méthode de suivi, qui n'ajoute pas grand-chose à la démarche. Le cas de la publication est déjà réglé. C'est mentionné ici. La loi doit être publiée dans la *Gazette du Canada*. Ce qui a été fait. Il reste l'examen par le Parlement. Vous avez raison : c'est là que réside la principale différence.

À propos du contrôle parlementaire, il faut comprendre que cela se fait après coup. Après que l'arrêté ou le règlement a été pris. Il est vraiment rare que cela se fasse avant. Les fois où le contrôle est exercé avant, il porte sur quelque chose de précis, par exemple une exigence relative au dépôt, et, oui, cela se fait, mais c'est vraiment rare et ça doit se trouver dans la loi précise en question.

I would also like to talk about the fact that the main difference for stakeholders between orders and the making of regulations is really also prepublication and the ability to comment before regulations are made. Sometimes people confuse that because the prepublication is a policy requirement under Treasury Board policy. It is not a legal requirement under the Statutory Instruments Act. The ability to comment before regulation, that goes with the prepublication of an order or a regulation.

I do not know if that helps in understanding the differences between regulation and orders.

Senator Banks: It does. You have made my point. We did not expect that the ministerial orders would be examined before they were issued by the minister. We did not expect that there would be pre-examination of the ministerial orders in the sense of regulations because that is very rarely done, if ever, by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. However, the effect of this act is, as you have pointed out, that statutory instruments are ordinarily examined after the fact by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations to ensure that the regulations published in the *Canada Gazette* are consistent with the act, enabled by the act, brought about by the act and do not contravene the act. Is that correct?

Ms. Proulx: Are you talking about the examination by the Department of Justice?

Senator Banks: I am not talking about that. I am talking about the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. They always examine regulations after the fact.

This act precludes their doing so. You have, I think, confirmed that the reason for that language in the act is to avoid scrutiny of regulations.

Ms. Proulx: I do not think it is to avoid Parliament's scrutiny. It was to take away or to dispense from the regulatory process, which can be quite lengthy.

Senator Banks: I am sorry to interrupt. Here is my point: Ordinarily, regulations, or, in this case, ministerial orders, after they have been published in the *Canada Gazette*, are susceptible to scrutiny by the Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, always, except that in this act they are not. I agree; it is all after the fact. We are not talking about examination or any advance notice of anything. We are talking about scrutiny after the fact. The words in this act say that the Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, if I understand the words correctly, may not give scrutiny to these ministerial orders because they are declared not to be statutory instruments. The reason that I take from that is to avoid parliamentary scrutiny. Have I got that right?

Mr. Gowe: I would like to take a stab at answering your question.

J'aimerais parler aussi du fait que, du point de vue des intervenants, la différence principale entre l'arrêté et le règlement réside vraiment dans la publication préalable et la possibilité de formuler des observations au préalable. Parfois, les gens se trompent sur ce point. La publication préalable est une exigence de la politique du Conseil du Trésor. Ce n'est pas une exigence juridique sous le régime de la Loi sur les textes réglementaires. La possibilité de formuler des observations au préalable vaut dans le cas de la publication préalable d'un arrêté ou d'un règlement.

Je ne sais pas si cela vous aidera à saisir les différences qui existent entre le règlement et l'arrêté.

Le sénateur Banks : Oui. Vous avez formulé mon objection. Nous ne nous attendions pas à ce que les arrêtés soient examinés avant que le ministre les prenne. Nous ne nous attendions pas à un examen préalable des arrêtés comme cela vaut pour un règlement, étant donné que le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation ne procède que très rarement de cette façon, pour ne pas dire jamais. Voilà néanmoins l'effet de cette loi-là. Comme vous l'avez souligné, d'ordinaire, le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation se penche sur les textes réglementaires après que ceux-ci ont été pris, pour s'assurer que le projet de règlement publié dans la *Gazette du Canada* est conforme à la loi, que la loi l'autorise, qu'il découle de la loi et qu'il n'est pas contraire à la loi. C'est bien cela?

Mme Proulx : Parlez-vous de l'examen fait par le ministère de la Justice?

Le sénateur Banks : Je ne parle pas de cela. Je parle du Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation. Il examine toujours la réglementation une fois la réglementation prise.

Cette loi l'empêche de le faire. Je crois que vous l'avez confirmé : l'inclusion de ce libellé dans la loi vise à empêcher qu'un contrôle soit exercé sur la réglementation.

Mme Proulx : Je ne crois pas que ce soit pour empêcher le contrôle parlementaire. Cela devait permettre d'éliminer le processus de réglementation, de s'en dispenser. C'est un processus qui peut prendre beaucoup de temps.

Le sénateur Banks : Je suis désolé de vous interrompre. Voici où je veux en venir : d'ordinaire, une fois publié dans la *Gazette du Canada*, le règlement — ou dans le cas qui nous occupe, l'arrêté — est soumis au contrôle du Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation, toujours, sauf que ce n'est pas le cas ici. Je suis d'accord; tout cela se fait après coup. Nous ne parlons pas d'examen préalable ou d'avis préalable, quelle qu'en puisse être la forme. Nous parlons d'un contrôle exercé après coup. Selon le libellé de cette loi, le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation, si j'ai bien compris ce que vous dites, ne peut se pencher sur ces arrêtés-là, du fait qu'ils sont désignés comme n'étant pas des textes réglementaires. Je m'explique cela par le fait qu'on se soustrait au contrôle parlementaire. Ai-je raison?

M. Gowe : J'aimerais essayer de répondre à votre question.

It was not to avoid the scrutiny necessarily, or per se. It was really to ensure that the orders came into effect as soon as possible. When we decided to put that clause in there, it was not to circumvent the oversight, per se. We were not afraid of what was in there. We were trying to meet the goal of expediting infrastructure and we felt that that clause would help us with that.

Senator Banks: Would you be okay with it, then, if, at this point, now that the bill is law, this instrument, this ministerial order, were to be examined by the Joint Committee for the Scrutiny of Regulations?

The Chair: They have said that now that they have the order there, everything in the future will be done by regulation, pursuant to that order. That is an enabling provision for enacting regulations in the future. Am I not correct on that? In other words, any other thing done under that order will be by regulation and therefore subject to the normal process. That is how I understood the evidence before.

Senator Banks: Is that right?

Mr. Gowe: We may add to the orders document if we find other classes of works or waters that we feel appropriate to add to that.

Certainly, our intent is not to continue using orders. They were an interim measure to meet the government's goal of accelerating infrastructure. In fact, I think we are on the record as saying that our intention is to have regulations in place in the next three or four years — by 2012, we have said. We have commenced with that project already. Certainly, our intent is to use the orders as an interim measure only.

Senator Banks: I do not think they have quite agreed with what you have said, chair, because I think there will be further ministerial orders, additions to this ministerial order given before there are any regulations, and that those will, like this, escape the scrutiny of Parliament.

Mr. Gowe: We do not have any on the books at this point. We may.

Senator Banks: You are saying that there might be some more?

Mr. Gowe: Yes, we may.

Mr. Roussel: If I may, we have a program to run. We have work under way. The program people — and you have here a lot of witnesses talking about the program people — need to have the proper tools to do their work. With the Royal Assent of Bill C-10 in March, the orders are out there. Our folks are using this material now. We know it is far from perfect, but there is a need for it and they are using it in their day-to-day activities at

Ce n'était pas forcément ou expressément pour échapper au contrôle parlementaire que cela s'est fait ici. Il s'agissait vraiment de s'assurer que les arrêtés entrent en vigueur dès que possible. Nous n'avons pas décidé d'inclure cette disposition-là pour contourner le contrôle, à proprement parler. Nous n'avons pas de crainte sur ce plan. Notre but consistait à accélérer les projets d'infrastructure. Nous estimions que cette supposition-là nous serait utile en ce sens.

Le sénateur Banks : Cela vous conviendrait-il donc, maintenant que le projet de loi est devenu une loi, que le texte en question, l'arrêté, soit soumis au contrôle du Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation?

Le président : On a dit que, maintenant qu'il y a l'arrêté, à l'avenir, tout sera fait par voie de réglementation, conformément à cet arrêté-là. C'est une mesure habilitante qui doit permettre d'édicter des dispositions réglementaires à l'avenir. N'ai-je pas raison d'affirmer cela? Autrement dit, tout ce qui se fera sous le coup de cet arrêté prendra la forme d'une disposition réglementaire et sera donc assujéti au processus habituel. C'est comme ça que j'interprète les arguments qui ont été présentés avant.

Le sénateur Banks : Est-ce bien cela?

M. Gowe : Nous pouvons ajouter des éléments au texte de l'arrêté si nous trouvons d'autres catégories d'ouvrages ou d'eaux qui, à nos yeux, devraient y figurer.

Certes, nous n'avons pas l'intention de continuer à recourir aux arrêtés. C'est une mesure provisoire qui vise à permettre au gouvernement d'atteindre son but, soit d'accélérer les projets d'infrastructure. De fait, je crois que nous l'avons dit pour le compte rendu : nous entendons mettre en place la réglementation voulue au cours des trois ou quatre prochaines années — d'ici 2012, nous l'avons dit. Nous avons déjà entamé ce projet-là. Certes, nous entendons recourir à l'arrêté à titre de mesure provisoire seulement.

Le sénateur Banks : Je crois qu'ils ne sont pas tout à fait d'accord avec ce que vous avez dit, monsieur le président. À mon avis, il y aura d'autres arrêtés, des ajouts apportés à cet arrêté-là avant qu'une disposition réglementaire ne voie le jour et ceux-là, comme celui-ci, échapperont au contrôle du Parlement.

M. Gowe : Il n'y en a pas qui soit officiellement prévu en ce moment. Il pourrait y en avoir.

Le sénateur Banks : Vous dites qu'il pourrait y en avoir encore?

M. Gowe : Oui, nous pourrions en concevoir d'autres.

M. Roussel : Si vous le permettez, je vous dirai qu'il y a un programme que nous devons administrer. Nous avons des travaux en cours. Les responsables des programmes — vous avez accueilli ici beaucoup de témoins qui ont parlé des responsables des programmes — doivent disposer des outils voulus pour faire leur travail. Dès que le projet de loi C-10 a reçu la sanction royale en mars, les arrêtés s'appliquaient. Nos gens

answering clients who are looking for what I am doing with this famous work, and applications.

Mr. Gowe is the manager in B.C. and he is already using, now, today, those orders, sending those requests that fit within the orders back to the proponent and saying "You go ahead with that."

Regulation was the main goal, when we looked at the drafting, and Ms. Proulx mentioned that it was a policy decision. It is a policy decision not to escape scrutiny from the joint committee. We are far from that. We are doing a good dozen regulations every year, and we are taking Standing Joint Committee recommendations. I think we did 36 last year, just in marine safety. We do the work that parliamentarians request us to do. We have a lot of experience in developing regulations, and we know that when developing regulations Canadians will not have in their hands, as we speak, the standard that is being developed in the form of orders. This is clear.

We are currently working to develop such regulations. We are committed to developing the regulatory regime, but it will take a minimum of a year or two. We cannot tie our hands by saying that we will no longer use the order mechanism. We do not know what the specific needs are overall, and we may need to publish additional ones. However, this is not our goal for tomorrow. The goal for tomorrow is to deal with the backlog, to move forward with the new requests and to accelerate permit authorizations within a knowledgeable framework.

The Chair: Senator Banks, I think you have the answer.

Senator Banks: I do.

The Chair: It has been quite clear all along that this was to avoid, in the first instance, parliamentary scrutiny and review in order to enable them to move forward. They are saying that it is their intention that this be a one-off, and that they will not do it in the future. You are saying that it is in the law and it might happen again. They are saying that it might happen, but they do not intend that it will.

Do you have a supplementary question, Senator Spivak?

Senator Spivak: Yes, I want to clarify something following up on Senator Banks' questioning.

Unusual procedures were followed with this legislation. First, it was put into the budget. Second, there was no ability for the Senate to review the legislation. Third, these are ministerial orders that now have the force of law. You are saying that all of this was done — and I want to be very clear — in order that things should

utilisent maintenant les documents en question. Nous savons que le résultat est très imparfait, mais les gens ont besoin de cela, ils s'en servent quotidiennement pour répondre aux clients qui veulent se renseigner sur ce travail notoire qui est le mien et présenter une demande.

M. Gowe est le gestionnaire responsable de ces affaires-là en Colombie-Britannique. Déjà, il utilise, aujourd'hui même, les arrêtés en question; il transmet les demandes conformes au promoteur en disant : « Allez-y. »

Au moment de rédiger le texte de loi, c'est la réglementation que nous avons d'abord et avant tout à l'esprit, et Mme Proulx a mentionné que c'est une décision stratégique qui a été prise. Une décision stratégique qui ne visait pas à empêcher le contrôle de la part du comité mixte. Loin de là. Nous pondons une bonne douzaine de règlements par année, et nous recevons les recommandations du Comité mixte permanent. Je crois que nous en avons fait 36 l'an dernier, pour parler seulement de la sécurité maritime. Nous faisons le travail que les parlementaires nous demandent de faire. Nous avons beaucoup d'expérience en élaboration de dispositions réglementaires; en élaborant les règlements, nous savons que les Canadiens n'auront pas en main la norme qui est en train d'être conçue sous la forme d'un arrêté. Cela est clair.

Nous travaillons actuellement à l'élaboration de telles dispositions réglementaires. Nous nous engageons à élaborer le régime de réglementation, mais il faudra pour cela un an ou deux, au minimum. Nous ne pouvons affirmer que nous ne recourrons plus aux arrêtés; ce serait nous lier nous-mêmes les mains. Nous ne savons pas à quoi ressemblent les exigences particulières auxquelles il faudra répondre dans l'ensemble; nous allons peut-être vouloir en publier d'autres. Toutefois, ce n'est pas notre but pour demain. Notre but, pour demain, c'est de nous attaquer à l'arriéré, d'aller de l'avant avec les nouvelles demandes et d'accélérer l'attribution des permis dans un cadre raisonnable.

Le président : Sénateur Banks, je crois que vous avez obtenu la réponse à votre question.

Le sénateur Banks : Oui.

Le président : Cela a toujours été clair; dès le départ, il s'agissait de se soustraire au contrôle, à l'examen par le Parlement, pour mieux aller de l'avant. Les auteurs de la mesure affirment qu'une fois n'est pas coutume, qu'ils n'y recourront pas à l'avenir. Vous, vous dites que ça se trouve dans la loi et que le procédé pourrait servir de nouveau. Eux, ils disent que ça pourrait se produire, mais que ce n'était pas là leur intention.

Avez-vous une question complémentaire à poser, sénateur Spivak?

Le sénateur Spivak : Oui, je veux obtenir une précision en rapport avec les questions posées par le sénateur Banks.

Cette loi découle de procédés inhabituels. Premièrement, elle figurait dans le budget. Deuxièmement, le Sénat ne pouvait l'examiner. Troisièmement, il y a les arrêtés qui ont maintenant force de loi. Vous dites que tout cela a été fait — et je vais être très claire sur ce point — pour que les choses aillent rapidement. Voici

go quickly. Here is my problem with that: As Senator Mitchell has been asking, how many projects in the stimulus program require this unusual expediency that does not follow usual parliamentary procedure?

Mr. Gowe: I do not have the exact numbers, but there would be some works.

Mr. Roussel: No, we have numbers, and they have numbers in the answers provided.

Senator Spivak: I looked at that, but I am sorry; I am just not. . .

Mr. Roussel: In the Building Canada Fund project —

Senator Spivak: Yes, I looked at that.

Senator Milne: That is an old program. That is not the same.

The Chair: Excuse me. We can only have one person talking at a time.

Mr. Roussel, you are responding to Senator Spivak's intervention?

Mr. Roussel: Yes. We sent you this document.

The Chair: For the record, this week the committee received, in response to our various requests for supplementary materials, a letter with a number of documents attached. The letter is addressed to me, as chair of the committee. It is from Mr. Donald Roussel, the witness currently before us.

This letter is dated May 26 and is addressed to me. It is from Mr. Roussel and says:

Further to the meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources on April 23, 2009, I am pleased to provide the enclosed documents in response to questions raised by various members of the Committee.

That is what he is referring to, and that is what you have in your hand, Senator Spivak.

Senator Spivak: Yes. Could I pursue this a little bit?

The Chair: A little.

Senator Spivak: You are saying that of 431 projects, 163 required this unusual, fast track parliamentary process, and you are saying that this was a policy decision?

Mr. Roussel: No, we are not saying that. We are saying that the amendment that has been made to the act benefits those projects. That act will benefit those projects.

Did we have specific projects with specific portions of the act? Yes, we have a list of projects that receive specific benefits from the act.

Senator Spivak: But this is not the list?

Mr. Roussel: These are the numbers.

Senator Spivak: The numbers?

la difficulté que cela me pose : comme le sénateur Mitchell, je demanderai combien de projets, dans le cadre du programme de relance, doivent absolument profiter d'un traitement d'urgence inhabituel, en dehors de la procédure parlementaire habituelle?

M. Gowe : Je n'ai pas les statistiques exactes, mais il y aurait certains ouvrages.

M. Roussel : Non, nous avons les statistiques, et le comité peut trouver les statistiques dans les réponses données.

Le sénateur Spivak : J'y ait jeté un coup d'œil, mais je suis désolée; je ne suis tout simplement pas...

M. Roussel : Au projet Fonds Chantiers Canada...

Le sénateur Spivak : Oui, j'ai regardé cela.

Le sénateur Milne : C'est un vieux programme. Ce n'est pas la même chose.

Le président : Excusez-moi. Une seule personne peut parler à la fois.

Monsieur Roussel, vous réagissez à l'intervention du sénateur Spivak?

M. Roussel : Oui. Nous avons envoyé ce document.

Le président : Pour le compte rendu, disons que, cette semaine, le comité a reçu, en réponse à diverses demandes de documentation complémentaire, une lettre accompagnée de plusieurs documents. La lettre est adressée à moi, président du comité. Elle provient de M. Donald Roussel, le témoin qui est devant moi en ce moment.

La lettre est datée du 26 mai et m'est adressée à moi. Elle provient de M. Roussel, qui y dit :

Pour donner suite à la réunion du Comité permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles du Sénat, tenue le 23 avril 2009, je suis heureux de vous faire parvenir les documents ci-joints en réponse aux questions soulevées par quelques membres du Comité.

C'est le document auquel le témoin faisait allusion et c'est le document que vous avez entre les mains, sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak : Oui. Puis-je creuser ce sillon un peu plus?

Le président : Un peu plus.

Le sénateur Spivak : Vous dites que parmi 431 projets, il y en a 163 qui devraient bénéficier de ce traitement en accéléré inhabituel au Parlement — et vous dites que c'était une décision stratégique?

M. Roussel : Non, ce n'est pas ce que nous disons. Nous disons que la modification apportée à la loi est utile à ces projets-là. Cette loi-là sera utile à ces projets-là.

Est-ce que nous rattachons des projets particuliers à des sections particulières de la loi? Oui, nous avons une liste de projets qui ont droit aux avantages particuliers découlant de la loi.

Le sénateur Spivak : Mais ce n'est pas la liste ici?

M. Roussel : Ce sont les chiffres.

Le sénateur Spivak : Les chiffres?

Mr. Roussel: We do not have Project A, B, C and D.

Senator Spivak: Again —

Mr. Roussel: Let me finish. Those are now coming daily by the dozens to the department. Tomorrow we can produce another list, and another each week thereafter, because municipalities and provinces are tabling their projects. We see the benefit immediately.

Senator Spivak: These are major projects which now are not subject —

Mr. Roussel: They are not necessarily major projects.

Senator Spivak: They are minor projects?

Mr. Roussel: They are projects as a whole.

Senator Spivak: Mr. Chair, this is a key question: that is, was expediency and urgency necessary in order to avoid the regular parliamentary processes?

I would like more information on this. You do not need to give me all the information. Give us some examples of what you are talking about.

Mr. Roussel: I can.

Senator Spivak: Wait a minute. I am not through, because the chair is going to cut me off at any minute.

You say that these ministerial orders are not meant to operate forever and that there will be regulations, but that is not a legal requirement under the act, is it?

Mr. Gowe: To change them into orders, do you mean?

Senator Spivak: To change them into regulations. If it is not, could we have a letter from the minister or the deputy minister to the committee saying that this has been done often before, specifying the time period and the intention to change these orders into regulations, which can then go back to the parliamentary process?

Mr. Roussel: These are specific questions that I cannot answer, that need to go to the minister regarding how we will use the orders.

The Chair: Senator Spivak asked whether you might be able to furnish a letter of intent.

Mr. Roussel: We will leave it to the appropriate authorities within the department to answer that.

The Chair: You will check, in other words?

Mr. Roussel: Yes.

The Chair: Thank you.

Mr. Roussel: I need to answer Senator Spivak's questions regarding specific projects.

In the document we produced to you today, in question 4 there is attachment B. Inside attachment B are those famous specific projects within specific sections of the act that benefit the projects. They are listed per region.

M. Roussel : Ce n'est pas le projet A, B, C et D.

Le sénateur Spivak : Encore une fois...

M. Roussel : Laissez-moi finir. Le ministère en reçoit des douzaines tous les jours, maintenant. Demain, nous pouvons dresser une autre liste, puis, chaque semaine par la suite, une autre liste encore, étant donné que les municipalités et les provinces proposent leurs projets. Nous en constatons l'utilité dans l'immédiat.

Le sénateur Spivak : Ce sont des projets d'envergure qui ne sont pas assujettis maintenant...

M. Roussel : Ce ne sont pas forcément des projets d'envergure.

Le sénateur Spivak : Ce sont des projets secondaires?

M. Roussel : Ce sont des projets au sens général du terme.

Le sénateur Spivak : Monsieur le président, il s'agit là d'une question clé. Le traitement accéléré, le traitement urgent était-il nécessaire pour échapper aux contrôles parlementaires habituels?

J'aimerais obtenir d'autres renseignements là-dessus. Vous n'avez pas à me donner tous les éléments d'information. Donnez-nous quelques exemples de ce dont vous parlez.

M. Roussel : Je peux.

Le sénateur Spivak : Attendez un peu. Je n'ai pas terminé, et le président va m'arrêter d'une minute à l'autre.

Vous dites que les arrêtés ne sont pas censé être applicables à jamais et qu'il y aura encore une réglementation, mais ce n'est pas une exigence selon la loi, n'est-ce pas?

M. Gowe : Que ça devienne des arrêtés, voulez-vous dire?

Le sénateur Spivak : Que ça devienne des dispositions réglementaires. Sinon, un ministre ou un sous-ministre peut-il envoyer au comité une lettre pour affirmer que cela s'est souvent fait par le passé, donner la période applicable et signifier l'intention de transformer l'arrêté en dispositions réglementaires, de sorte que le processus parlementaire pourrait s'appliquer?

M. Roussel : Ce sont des questions particulières auxquelles je ne saurais répondre; c'est le ministre qui décide de la façon dont il recourra aux arrêtés qui doit y répondre.

Le président : Le sénateur Spivak a demandé si vous pouviez fournir une lettre d'intention.

M. Roussel : Nous laissons aux autorités appropriées du ministère le soin de répondre à cela.

Le président : Vous allez vérifier ça, autrement dit?

M. Roussel : Oui.

Le président : Merci.

M. Roussel : Je dois répondre aux questions du sénateur Spivak à propos des projets particuliers qu'il y a.

Dans le document que nous vous avons remis hier, à la question 4, il y a l'annexe B. Vous trouverez à l'annexe B les fameux projets particuliers qui relèvent de sections particulières d'une loi qui sont utiles aux projets. Les éléments de la liste sont ventilés par région.

Senator Spivak: I am sorry. Since we just received this, no one has had a chance to look at it.

Mr. Roussel: That is fine. The answer to your question is in the package.

Senator Spivak: Thank you.

Senator Banks: In his appearance previously, Mr. Osbaldeston undertook to provide examples that would help us understand what I am about to ask.

This act says that the minister may incorporate, by reference, any material from any source. It is an ambulatory importation of materials that could come from any source, meaning that if that source changes those specifications, whatever they are, those changes, which might be made in Lithuania — I am being absurd — become part of the regulations and part of the act.

It is my view that that is too broad; that saying to incorporate any material from any source, whatever, is too broad. I asked Mr. Osbaldeston to give us some examples of the kind of thing that he meant, and he began to do that and then said, “I will send you some examples.” Maybe I misunderstood him, but I would like us to have some examples so that we can undertake to suggest, if the committee decides to do so, ways in which that might somehow be circumscribed so that it is not quite such a completely open-ended capacity being granted to the minister.

Mr. Gowe: I would only add that I think the one example he did provide was the Canadian Standards Association for overhead power line clearances. That is certainly one standard that we often use. It gets amended from time to time, and so to then have to reproduce the regulation or order, the problem is that people tend to hang on to documents in a drawer or file. If they do not get a new document, then they are using old information. That is why we wanted it to be incorporated by reference. There are other standards that exist as well, such as engineering standards, et cetera.

Senator Banks: I understand why it must be subject to those changes. I understand that.

What I would like to have, and what I asked Mr. Osbaldeston to give us by way of example, if he could — and maybe I misunderstood his undertaking to do so, and if I did, I would appreciate it if you would — a list of things, for example, here are the things we would like to incorporate, and then find some language to expand that in some way but to draw a circle around it so that we will not know that you will import by reference the environmental laws of Northern Slobovia.

The Chair: Are you expecting an answer to that, Senator Banks? You just made a statement.

Le sénateur Spivak : Je m'excuse. Comme nous venons de recevoir ce document, personne n'a eu l'occasion d'y jeter un coup d'œil.

M. Roussel : Ce n'est pas grave. La réponse à votre question se trouve dans la documentation.

Le sénateur Spivak : Merci.

Le sénateur Banks : Durant son témoignage précédent, M. Osbaldeston s'est engagé à donner des exemples qui devaient nous aider à comprendre la question que je m'apprete à soulever.

Selon la loi, le ministre peut incorporer par renvoi dans un arrêté tout document, quelle que soit sa provenance. C'est l'incorporation dynamique de documents provenant de n'importe quelle source, c'est-à-dire que si la source modifie les précisions données, quelles qu'elles soient, les modifications en question, qui peuvent avoir été faites en Lituanie — je donne un exemple absurde —, deviennent partie intégrante du règlement et partie intégrante de la loi.

À mon avis, c'est trop large; dire qu'il est possible d'incorporer par renvoi les documents de toute provenance : cela est trop large. J'ai demandé à M. Osbaldeston de nous donner quelques exemples de ce qu'il entendait par là. Il a commencé à le faire, puis a dit : « Je vais vous envoyer des exemples. » Peut-être l'ai-je mal compris, mais j'aimerais que nous disposions de quelques exemples à ce chapitre. De cette façon, nous allons pouvoir essayer, dans la mesure où le comité décide de le faire, de proposer des façons de circonscrire la situation quelque peu, pour que le ministre ne dispose pas d'un pouvoir sans limites en ce sens.

M. Gowe : J'ajouterais seulement que l'exemple qu'il a fourni, c'est celui du dégagement prévu par CSA International pour les lignes de transport d'énergie électrique. Certes, c'est la norme à laquelle nous pouvons souvent recourir. De temps en temps, elle est modifiée; alors, reproduire le règlement ou l'arrêté... la difficulté, c'est que les gens ont tendance à garder les documents dans un tiroir quelque part. S'ils ne reçoivent pas le nouveau document, ils utilisent une information périmée. C'est pourquoi nous avons voulu incorporer cela par renvoi. Il y a d'autres normes qui existent, par exemple des normes techniques, qui s'appliquent ici.

Le sénateur Banks : Je comprends pourquoi il faut ces changements-là. Je le comprends.

Ce que je voudrais recevoir — et ce que j'ai demandé à M. Osbaldeston de nous donner au moyen d'exemples, si c'était possible, et j'ai peut-être mal compris ce qu'il s'était engagé à faire et, le cas échéant, je vous serais reconnaissant de prendre la tâche en charge vous-même —, c'est une liste des documents à titre d'exemple : voici les documents que nous aimerions incorporer, puis il faudrait trouver une formule pour élargir cela d'une certaine manière, mais, en même temps, en délimiter les contours pour que nous sachions que vous n'allez pas incorporer par renvoi les lois environnementales de la Bordurie orientale.

Le président : Attendez-vous une réponse à ça, sénateur Banks? Vous venez de faire une déclaration.

Senator Banks: That was a statement. I am asking whether such a thing could be obtained as a means for us to look into during the making of our recommendations, if the committee were to decide to do so, and to recommend that that capacity to import be somehow described and circumscribed so that it is not so open-ended. If you can help us with that, it would be better for you to suggest how that might be done than for us to try to make it up.

The Chair: In that regard, if it is possible under your authority, Mr. Roussel, I will invite the clerk and/or our researcher from the Library of Parliament, Mr. Marc Leblanc, who is working on our report, to call you. We are working under a tight deadline now.

Mr. Roussel: Very well.

The Chair: It either exists or it does not. If it can be made available, we would like to have that information. If it cannot be, that is fine as well.

Mr. Roussel: I think we named a few, and we usually use the CSA or other internationally known standards.

I have explained to this committee, if I recall, that we cannot refer to standards in which we do not participate, in general, in the development thereof. That is based on the rules when we create regulations. We need to be part, for example, of ISO; we need to be part of CSA; and we need to have people developing those standards. We must have a say in it.

Senator Banks: That description would be perfect.

Mr. Roussel: I think it is in the regulatory rule-making where we get into how we refer them. I am not a lawyer, so I will be careful.

Senator Milne: Mr. Roussel, you have talked about this list, and I thank you for producing it for us, these Building Canada Funded Projects and the community components thereof. One hundred and sixty-three of them are within 30 metres of the water. This is obviously cleaning up your backlog, really, because the Building Canada community projects were in an earlier budget and was an earlier program. How many of those are actually under way now?

Mr. Roussel: I cannot answer that.

Senator Milne: Why?

Mr. Roussel: Because I am not in the program division of the people who fund the money. We are the regulatory end of Transport Canada. We do not fund the money. The program is responsible for that, not Transport Canada.

Senator Milne: Then you will be unable to answer my next question, as well, because in this budget it was the stimulus package, which was the whole idea of this ministerial order to get

Le sénateur Banks : C'était une déclaration. Je me demande si nous pourrions recevoir de tels exemples, pour pouvoir les étudier au moment de formuler nos recommandations, si le comité décide de le faire, et dans la perspective de recommander que, d'une manière ou d'une autre, on définisse et on délimite la capacité d'importer de tels documents par renvoi, pour que ce ne soit pas si ouvert. Dans la mesure où vous pouvez nous aider, il vaudrait peut-être mieux que vous proposiez une façon de procéder, plutôt que de nous laisser le soin de l'imaginer.

Le président : À cet égard, s'il est possible de le faire, selon votre champ de responsabilité, monsieur Roussel, j'inviterais la greffière ou notre attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, M. Marc Leblanc, qui travaille à notre rapport, à communiquer avec vous. Notre délai approche à grands pas.

M. Roussel : Très bien.

Le président : Soit que ça existe, soit que ça n'existe pas. Si vous pouvez nous fournir ces informations-là, nous vous en serions reconnaissants. Sinon, c'est très bien aussi.

M. Roussel : Je crois que nous avons donné quelques exemples et, habituellement, nous citons en exemple la CSA ou d'autres normes reconnues à l'échelle internationale.

Si je me souviens bien, j'ai déjà expliqué au comité que nous ne pouvons nous reporter à des normes que nous n'aidons pas à élaborer, de manière générale. C'est là une règle lorsque nous créons un règlement. Par exemple, nous devons faire partie de l'ISO; nous devons faire partie de la CSA; et nous devons avoir des gens qui travaillent à l'élaboration de ces normes-là. Nous devons avoir notre mot à dire.

Le sénateur Banks : Cette description-là serait parfaite.

M. Roussel : Je crois que l'établissement des renvois relève des procédés que nous employons pour élaborer les règlements. Je ne suis pas avocat; je ferai attention à ce que je dis.

Le sénateur Milne : Monsieur Roussel, vous avez parlé de cette liste — je vous remercie de l'avoir produite —, des projets ainsi financés grâce au Fonds Chantiers Canada et des éléments communautaires qui le composent. Dans 163 cas, c'est à 30 mètres de l'eau. Vous vous attaquez visiblement à votre arriéré, mais vraiment, étant donné que les projets communautaires associés à Chantiers Canada faisaient partie d'un budget antérieur et relevaient d'un programme antérieur. Combien des projets en question sont vraiment en cours en ce moment?

M. Roussel : Je ne peux répondre à cette question-là.

Le sénateur Milne : Pourquoi?

M. Roussel : Parce que je ne fais pas partie de la division des programmes qui distribue les fonds en question. Nous nous occupons du volet réglementation de Transports Canada. Nous ne sommes pas les pourvoyeurs financiers. C'est le programme qui est responsable de cela, pas Transports Canada.

Le sénateur Milne : Vous ne pourrez donc répondre à ma question suivante non plus. Dans ce budget, c'est le plan de relance qui est à l'origine de la décision, de l'idée d'un arrêté pris

things going quite quickly. You will have absolutely no idea of how many of those projects are under way or how many of them have actually been approved?

Mr. Roussel: No, I do not have that information, but it is available from the department.

Senator Milne: Is there any way that we can get that information, Mr. Roussel?

Mr. Roussel: We can check with the department.

Senator Milne: I thank you for that at least, I suppose.

The Crown has a duty under section 35 of the Constitution Act, 1982 to consult Aboriginal groups in situations where there is possibly an infringement of their treaty rights, and their treaty rights include the right of navigation. Why did the department not consult with Aboriginal Canadians? We heard from them one evening and we heard very compelling evidence.

Mr. Roussel: I think Mr. Gene appeared before this committee. He pointed out the list of people who were called to come before the committee, and those people did not show up.

Senator Milne: They may not have shown up, Mr. Roussel, but the Crown has a duty to consult them.

Mr. Roussel: I do not deny that.

Senator Milne: They were not consulted.

Mr. Roussel: I cannot —

Ms. Proulx: I think Mr. Gene already spoke to that in the sense that the Budget Implementation Act did not allow for consultation. It was a government decision. Again, I am not the subject-matter expert in Aboriginal law, but I can provide you with a bit of information.

With respect to the amendment to the NWPA, it is not expected to infringe on Aboriginal rights. The consultation is not addressed in the legislation, and I am informed that it is usually not incorporated into legislation. To the best of my knowledge, there is no federal statute that refers to Aboriginal consultation. The department has processes in place to determine when Crown conduct may give rise to the legal duty to consult with Aboriginal groups.

Senator Milne: Are you actually telling me, then, that their only recourse is to take the government to court?

Ms. Proulx: No, I am not telling you that. I wanted to add that the intention is to develop regulations that will entail consultation with Aboriginal groups as well.

Senator Milne: However, we do not have regulations; we have a ministerial order.

Ms. Proulx: Yes, but the intention of Transport Canada is to —

pour que les choses avancent plus rapidement. Vous n'aurez pas la moindre idée du nombre de projets en cours ou du nombre qui a vraiment été approuvé?

M. Roussel : Non, je n'ai pas cette information-là, mais vous pouvez l'obtenir du ministère.

Le sénateur Milne : Y a-t-il une façon pour nous d'obtenir cette information-là, monsieur Roussel?

M. Roussel : Nous pouvons vérifier cela au ministère.

Le sénateur Milne : Je dois vous remercier pour cela tout au moins, je suppose.

D'après l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982, la Couronne doit consulter les groupes autochtones là où il y a un empiètement possible sur les droits que leur confèrent les traités — et le droit de navigation figure parmi les droits issus des traités. Pourquoi le ministère n'a-t-il pas consulté les Canadiens de souche autochtone? Nous avons accueilli leurs témoignages un soir, témoignages très convaincants.

M. Roussel : Je crois que M. Gene est venu témoigner devant votre comité. Il a donné la liste des personnes appelées à témoigner devant votre comité et nommé celles qui ne se sont pas présentées.

Le sénateur Milne : Elles ne se sont peut-être pas présentées, monsieur Roussel, mais la Couronne a l'obligation de les consulter.

M. Roussel : Je ne le nie pas.

Le sénateur Milne : Elles n'ont pas été consultées.

M. Roussel : Je ne peux...

Mme Proulx : Je crois que M. Gene en a déjà parlé, dans le sens où la Loi d'exécution du budget ne prévoyait pas de consultation. C'était une décision gouvernementale. Encore une fois, je ne suis pas spécialiste du droit des Autochtones, mais je peux vous donner quelques éléments d'information.

Pour ce qui est de la modification de la LPEN, elle ne devrait pas empiéter sur les droits des Autochtones. La question de la consultation n'est pas prévue dans la loi, et on me dit qu'elle n'est habituellement pas prévue dans les lois. Au meilleur de ma connaissance, il n'y a aucune loi fédérale qui mentionne la consultation des Autochtones. Le ministère a mis en place des procédés pour déterminer les cas où les affaires de la Couronne peuvent entraîner l'obligation juridique de consulter des groupes autochtones.

Le sénateur Milne : Êtes-vous en train de me dire que leur seul recours, c'est de traduire le gouvernement devant les tribunaux?

Mme Proulx : Non, ce n'est pas ce que je dis. Je voulais ajouter que l'intention est d'en arriver à une réglementation supposant aussi que les groupes autochtones soient consultés.

Le sénateur Milne : Tout de même, il n'y a pas de réglementation; il y a un arrêté.

Mme Proulx : Oui, mais Transports Canada a l'intention de...

Senator Milne: Eventually, some time in the future?

Ms. Proulx: I cannot speak to when regulations will be made, but it is the intention, as we have said previously, from a policy perspective that — I think maybe Mr. Roussel can add to that.

Mr. Roussel: Yes. We will consult, as we are doing, with the Aboriginal groups. We consult with Aboriginal groups on every single project that is presented to us when it is required, and there is a full series of staff who do just that.

Mr. Gowe may talk about the different numbers of projects that he has in the province of British Columbia that require consultations with Aboriginal groups. The act is one thing and the regulations are another, but for each and every single specific project that is presented, you can be reassured that they are consulted.

Senator Milne: Well, that is good to hear, and I am sure they will be glad to hear that as well. Why did you not say that in the beginning, Mr. Roussel?

The Chair: In fairness, if I may, Senator Milne is very smart. Many of us have been talking at cross purposes. Before you said otherwise just now, like Senator Milne I thought you were not going to consult these people as required by the law. In the fullness of your evidence, you are saying that in each and every case where it is legally required, proper consultation is taking place. Is that your evidence?

Mr. Roussel: Mr. Chair, if I may, we were talking about the legislation and the regulations. Now, we are down to each individual project that is presented, and the process is thorough.

Senator McCoy: On a clarification of that, you say “that is presented,” but you have eliminated the necessity of the presentation of a whole class of works. Those projects that are exempt under the NWPA would not be presented. Is that correct?

Mr. Roussel: Yes. They will not be presented but they are built in correspondence with the standards. I do not think it removes the obligations of the individuals to ensure that they do not infringe on First Nations rights.

Senator McCoy: It is the Crown that has the fiduciary duties, not individuals. I do not wish to pursue the issue further. I am trying to point out that one should not be too relieved at this time.

Senator Adams: I have a supplementary to Senator Milne's question. I am sorry to come in late. We have three recognized Aboriginal groups: First Nation, Metis and Inuit. Which group are you talking about? Is it all three? Are you talking about the AFN and the Inuit? We settled our land claim that includes harvesting rights for Nunavut. Are you saying that we will no longer have those rights to hunting? Right now, our hunting is not

Le sénateur Milne : À un moment donné, à l'avenir?

Mme Proulx : Je ne saurais dire à quel moment la réglementation sera élaborée, mais c'est là l'intention, comme nous l'avons dit auparavant, du point de vue des orientations gouvernementales... Je crois que M. Roussel pourrait peut-être ajouter quelque chose à cela.

M. Roussel : Oui. Nous allons procéder à des consultations, comme nous le faisons, auprès des groupes autochtones. Nous consultons des groupes autochtones à propos de chaque projet qui nous est présenté là où il faut le faire, et il y a toute une équipe qui se charge de cette tâche-là.

M. Gowe peut parler des différents projets qu'il y a, en Colombie-Britannique, où il faut consulter des groupes autochtones. La loi est une chose, le règlement en est une autre, mais à propos de chacun des projets particuliers présentés, vous pouvez être assuré de ce fait : ils sont consultés.

Le sénateur Milne : Eh bien, il est bien d'entendre cela, et je suis certaine qu'ils seront heureux d'entendre cela aussi. Pourquoi n'avez-vous pas dit ça au début, monsieur Roussel?

Le président : En toute justice, si vous me le permettez, je dirai, à propos du sénateur Milne, qu'elle est très futée. Nous sommes nombreux à nous méprendre sur le sujet. Avant que vous disiez ce que vous venez de dire, à l'exemple du sénateur Milne, je croyais que vous n'alliez pas consulter les gens comme le veut la loi. En fin de compte, vous dites que, dans chaque cas où il faut le faire selon la loi, il y aura une consultation en bonne et due forme. C'est bien ce que vous dites?

M. Roussel : Monsieur le président, si vous me le permettez, nous parlions de lois et de règlements. Maintenant, nous en sommes à chacun des projets particuliers qui est présenté, et le processus est exhaustif.

Le sénateur McCoy : Une précision là-dessus : vous dites « qui est présenté », mais vous avez éliminé la nécessité de présenter toute une catégorie d'ouvrages. Les projets qui sont dispensés selon la LPEN ne seraient pas présentés. C'est bien cela?

M. Roussel : Oui. Ils ne seraient pas présentés, mais ils sont aménagés d'après les normes. À mon avis, ça ne libère pas les gens de l'obligation de s'assurer de ne pas empiéter sur les droits des Premières nations

Le sénateur McCoy : C'est la Couronne qui exerce une obligation fiduciaire, pas les gens. Je ne veux pas parler plus à fond de cette question-là. J'essaie de souligner que personne ne devrait être trop rassuré pour l'instant.

Le sénateur Adams : J'ai une question complémentaire à la question du sénateur Milne. Je m'excuse d'être arrivé en retard. Nous avons trois groupes autochtones reconnus : les Premières nations, les Métis et les Inuits. De quel groupe parlez-vous? Des trois? Parlez-vous de l'APN et des Inuits? Nous avons réglé notre revendication territoriale, ce qui comprend les droits de récolte, au Nunavut. Êtes-vous en train de dire que nous n'aurons plus les

restricted by season. You are allowed to catch three fish a day but I live up in Nunavut, and I have no limit.

They say that Aboriginal people have no right to say anything and that they will be charged. Is that right?

Ms. Proulx: No, we were not saying that.

Senator Adams: What about section 35 of the Constitution, 1982?

Mr. Roussel: Senator Adams, the bill passed on March 12, 2009. We are not dealing with hunting and fishing. We are dealing with the construction of projects. We were on the subject of Aboriginal consultations. The three groups that you mentioned are subject to consultations. We will consult with them where there is a project that affects them. That is the only thing we can say.

Senator Adams: I am sorry. I was late and I heard Senator Milne only when she said that those people had no rights to consultation after the bill has been passed. That is how it sounded.

With the settling of our land claims agreement, we have our rights. It was signed by the government. Now, they have a new bill that says there will be charges for everyone that goes through the river.

The Chair: We invited and heard from representatives of the Assembly of First Nations at another meeting. We were doing a follow-up only tonight. With all due respect, we have only four minutes. You know I will give you as much time as you need but we need to stay on point. I am insisting on that.

Senator Merchant: Mr. Roussel, I refer to your letter to the Chair of the Committee. I note a question at page three:

Question 3 — Provide stats re: complaints, what is the ratio of approvals initiated due to complaints vs. inspection.

You said that unfortunately the information is not available. Why is that?

Mr. Roussel: We do not have it.

Senator Merchant: You do not keep those kinds of statistics?

Mr. Roussel: No.

Senator Merchant: When you carry out the five-year review, what exactly will you be reviewing? Will you not be dealing with the complaints that you have received? You will not have any statistics to look at.

Mr. Gowe: Perhaps I could answer that question. Currently, the way in which complaints are logged in each region is slightly different because our database allowed for too much individual

droits de chasse en question? En ce moment, notre chasse ne fait pas l'objet de restrictions saisonnières. Vous avez le droit de prendre trois poissons par jour, mais, moi, j'habite au Nunavut, où je ne suis soumis à aucune limite du genre.

On dit que les Autochtones n'ont pas le droit de dire quoi que ce soit et qu'ils auront des frais à acquitter. Est-ce vrai?

Mme Proulx : Non, ce n'est pas ce que nous disons.

Le sénateur Adams : Qu'en est-il de l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982?

M. Roussel : Sénateur Adams, le projet de loi a été adopté le 12 mars 2009. Nous ne parlons pas de chasse et de pêche. Nous parlons de l'aménagement de projets. Le sujet était la consultation des Autochtones. Les trois groupes que vous avez mentionnés sont à consulter au besoin. Nous allons les consulter dans la mesure où le projet les touche. C'est la seule chose que nous pouvions dire.

Le sénateur Adams : Je m'excuse. Je suis arrivé en retard et j'ai seulement entendu le sénateur Milne dire que ces gens-là n'avaient pas le droit d'être consultés une fois le projet de loi adopté. Ça ressemblait à ça.

L'accord sur nos revendications territoriales nous confère des droits. Le gouvernement a signé l'accord. Maintenant, il présente un nouveau projet de loi où il est dit que tous ceux qui passent par la rivière devront acquitter des frais.

Le président : Nous avons accueilli les représentants de l'Assemblée des Premières Nations à une autre séance. Nous ne discutons de la question qu'à titre de suivi ce soir. Avec tout le respect que je vous dois, je dois dire qu'il ne nous reste que quatre minutes. Vous savez que je vais vous donner autant de temps qu'il vous faut, mais nous devons nous en tenir au sujet. J'insisterai là-dessus.

Le sénateur Merchant : Monsieur Roussel, je vous renvoie à votre lettre à l'intention du président du comité. Je note une question à la page trois :

Question 3 — Fourniture de statistiques au sujet des plaintes : Quel est le taux d'approbation résultant de plaintes par rapport aux approbations résultant des inspections?

Vous répondez que, malheureusement, ces statistiques ne sont pas disponibles. Pourquoi?

M. Roussel : Nous ne les avons pas.

Le sénateur Merchant : Vous ne tenez pas ce genre de statistiques?

M. Roussel : Non.

Le sénateur Merchant : Qu'est-ce que vous allez examiner au juste au moment de l'examen quinquennal? N'allez-vous pas regarder les plaintes que vous aurez reçues? Vous n'aurez aucune statistique à ce sujet.

M. Gowe : Je pourrais peut-être répondre à la question. En ce moment, la façon dont les plaintes sont enregistrées diffère quelque peu d'une région à l'autre, étant donné que notre base de

discretion. We are finishing the final month of a new database that will allow us to collect this kind of information much more effectively. It is a huge undertaking to go through and look at each entry manually in the database to determine whether it was logged as a complaint or as something else.

The intent of “unfortunately this information is not available,” was to say that it is not available in a readily recallable format for us at this time. Certainly, we will be improving our data collection and our ability to generate reports on different kinds of statistics in the coming year or two.

Senator Merchant: Your review will not be complaint-driven when you are reviewing. You do not say how you will set up this review and what you will use as your basis for arriving at your conclusion.

Mr. Gowe: We do receive complaints. Every region receives various complaints, whether related to works, or obstructions to navigation, or that they do not like the colour of their neighbour's house. All kinds of complaints come into the department. We sort through them to determine which complaints fall within our mandate and we take corrective action where appropriate.

The problem is that we are not very good at logging those in a way that we can enter an inquiry into our database and retrieve them with absolute confidence. We have recognized that deficiency and have worked to improve it. The information is not available today.

Senator Merchant: Good, thank you.

Senator Milne: I have a short supplementary that is more a comment than a question. From now on, anything to do with minor works or minor waters will be complaint-driven. I sincerely hope that from now on you will log these and keep track of them because it will be even more important in the future.

Mr. Gowe: Yes.

Senator Banks: You may want to respond to this in writing to the clerk instead of now, because we are running out of time.

Ministerial orders establish classes of minor works and major works. In the ministerial order that we have, the criteria for minor works are set out clearly and are detailed. There are standards for how the various defined works must be built. However, with respect to how works on minor navigable waters must comply with the act, it is silent. How will someone know whether they are in compliance with the act when they are building such works on minor navigable waterways? Are there guidelines? Will there be a ministerial order that sets that out? Is it defined elsewhere? I do

données permettait une trop grande marge de manœuvre individuelle. Nous en sommes au dernier mois de l'établissement d'une nouvelle base de données qui nous permettra de recueillir ce genre d'information avec beaucoup plus d'efficacité. Vérifier manuellement chacune des entrées faites dans la base de données pour déterminer si c'est inscrit comme plainte ou dans une autre catégorie, voilà un travail titanesque.

En disant « malheureusement, ces statistiques ne sont pas disponibles », nous voulions dire que nous n'en disposons pas sous une forme qu'il est facile d'exploiter pour l'instant. Certes, nous allons améliorer notre collecte de données et notre capacité de produire des rapports sur diverses catégories de statistiques au cours des 12 à 24 prochains mois.

Le sénateur Merchant : L'examen auquel vous allez procéder ne sera pas fondé sur les plaintes présentées. Vous ne dites pas comment vous allez organiser l'examen en question ni ce que vous allez utiliser comme référence pour en arriver à votre conclusion.

M. Gowe : Nous recevons bel et bien des plaintes. Chaque région reçoit diverses plaintes, qu'il s'agisse d'ouvrages ou d'obstacles à la navigation, sinon c'est la couleur de la maison du voisin qui ne plaît pas aux gens. Le ministère reçoit toutes sortes de plaintes. Nous faisons le tri pour déterminer quelle plainte s'inscrit dans notre mandat et prenons des mesures correctives au besoin.

Le hic, c'est que nous n'arrivons pas très bien à les enregistrer de manière à pouvoir, par la suite, faire une recherche dans notre base de données et récupérer le dossier en étant parfaitement sûrs. Nous avons admis que ce problème-là existait et nous avons essayé d'améliorer le système. L'information n'est pas accessible aujourd'hui.

Le sénateur Merchant : C'est bien, merci.

Le sénateur Milne : J'ai une petite question complémentaire qui s'apparente davantage à une observation qu'à une question. À partir de maintenant, la démarche sera toujours fondée sur une plainte là où il s'agit d'ouvrages ou d'eaux secondaires. Sincèrement, j'espère que, à partir d'aujourd'hui, vous allez enregistrer ces plaintes-là et en assurer le suivi, étant donné qu'elles sont encore plus importantes à l'avenir.

M. Gowe : Oui.

Le sénateur Banks : Vous allez peut-être vouloir adresser votre réponse par écrit à la greffière, étant donné que nous manquons de temps.

Les arrêtés ministériels établissent les catégories d'ouvrages secondaires et de grands ouvrages. Dans l'arrêté ministériel qui nous occupe, les critères qui caractérisent les ouvrages secondaires sont exposés clairement et de façon détaillée. L'arrêté dicte les normes de construction des divers ouvrages qui y sont définis. Toutefois, en ce qui a trait aux critères que doivent respecter les ouvrages construits sur des eaux navigables secondaires pour être conformes à la loi, l'arrêté est muet. Comment une personne qui construit de tels ouvrages sur des eaux navigables secondaires

not know if you can answer that now or if you want to answer it in writing later to the clerk. Your choice, chair.

Mr. Gowe: I was just about to point out that the exclusion is of the waterway itself, so where we have excluded certain works on navigable waters and certain minor waters, we have not contemplated what works would take place on those minor waters that have been excluded. There was no intention to limit what activities took place on those excluded waters.

Senator Banks: Maybe I do not understand the answer properly. If I were to build a work on a minor waterway now, how would I know that I was complying with the act?

Mr. Gowe: If the water that you are contemplating the work on met the criteria, then there is no need to apply for the work.

Senator Banks: I know that.

The Chair: He is wondering how he will know that he is complying. We had this discussion. There must be a place where he can look. Or, as someone else said, perhaps a farmer who does not have access to all the law books and documents, how does he know that he is in sync with these criteria?

Mr. Gowe: Even with the minor works?

Senator Banks: No, not a minor work; a work on a minor waterway. A minor work is clearly defined. I know that I do not have to apply, but I also know that I must comply. How will I know that I am complying if I build a work on a minor waterway?

Mr. Gowe: We are not attempting to guide what gets built on the waterway. We are excluding the waterway.

Senator Banks: So I can build anything I want on it?

Mr. Gowe: Yes.

Senator Milne: You can build a four-lane highway over a creek that trickles down a bit in the spring and then is dead for the rest of the year?

Mr. Gowe: Certainly, from a navigational perspective, yes. There would be other laws that would apply. By saying "minor waters," we are not attempting to dictate what occurs on those

fera-t-elle pour savoir si les ouvrages en question sont en conformité avec la loi? A-t-on mis en place des lignes directrices à cet égard? Prendra-t-on un arrêté ministériel pour énoncer ces critères de conformité avec la loi? Ces critères sont-ils définis ailleurs? J'ignore si vous pouvez répondre maintenant à cette question ou si vous souhaitez faire parvenir votre réponse par écrit à la greffière. La décision vous revient, monsieur le président.

M. Gowe : J'allais souligner que l'exclusion vise en fait le cours d'eau, de sorte que, lorsque nous avons exclu certains ouvrages construits sur des eaux navigables et certaines eaux secondaires, nous n'avons pas pris en considération les types d'ouvrages qui pourraient se construire sur les eaux secondaires qui font l'objet d'une exclusion. Nous n'avions pas l'intention de limiter le genre d'activités qui se dérouleraient sur les eaux exclues.

Le sénateur Banks : Peut-être que je ne comprends pas très bien la réponse. Si je construisais un ouvrage sur un cours d'eau secondaire, comment pourrais-je savoir si l'ouvrage en question est en conformité avec la loi?

M. Gowe : Si le cours d'eau sur lequel vous envisagez de construire cet ouvrage répond aux critères, alors il n'y a pas lieu de présenter une demande d'approbation de l'ouvrage.

Le sénateur Banks : Je le sais.

Le président : Il se demande comment il pourrait savoir que son ouvrage est conforme à la loi. Nous avons eu une discussion à ce sujet. Il doit bien y avoir une source à laquelle il pourrait se référer. Prenons, comme quelqu'un l'a dit, l'agriculteur qui n'aurait pas accès à tous les ouvrages de droit et documents législatifs : comment saurait-il que son ouvrage satisfait à ces critères?

M. Gowe : Même s'il s'agit d'un ouvrage secondaire?

Le sénateur Banks : Non, pas un ouvrage secondaire; un ouvrage qui serait construit sur un cours d'eau secondaire. Le terme « ouvrage secondaire » est clairement défini. Je sais que je n'aurais pas besoin de présenter une demande d'approbation, mais je sais également que mon ouvrage devrait respecter certains critères de conformité. Si je construisais un ouvrage sur un cours d'eau secondaire, comment pourrais-je savoir qu'il est en conformité avec la loi?

M. Gowe : Nous ne tentons pas de définir ce qui se construirait sur un cours d'eau secondaire. Nous excluons les cours d'eau secondaires.

Le sénateur Banks : Je pourrais donc construire ce que je voudrais sur ce cours d'eau?

M. Gowe : En effet.

Le sénateur Milne : On pourrait construire une autoroute à quatre voies sur un ruisseau qui coule un peu au printemps, mais qui est à sec le restant de l'année?

M. Gowe : Du point de vue de la navigation, oui. Certes, il y aurait d'autres lois qui s'appliqueraient. En qualifiant ces cours d'eau « de secondaires », nous n'essayons pas de décider de ce qui

waters. If you are talking about a larger, navigable water and you are wanting to put a minor work on it, we have clear criteria that you have to meet.

Senator Banks: I want to confirm what you said, that on a waterway that has been defined by a ministerial order as a minor waterway, I can build whatever I want?

Mr. Gowe: As long as that waterway meets the criteria in the minor waters order, yes.

Senator Banks: So I could impede navigation on a minor waterway?

Mr. Gowe: The whole idea of these minor waters being excluded was that there was not reasonable navigation possible on these waterways. That is the bar we have set with the minor waters policy.

Senator Mitchell: It is referred to as “minor navigable waterway.” So what you are saying is a waterway that is navigable, once it is declared minor navigable, is then vulnerable to having whatever anyone would like to build on it, over it, under it, to do that without any regard for the standards that otherwise would have applied under the Navigable Waters Protection Act. In fact, in excluding that waterway, even if it is navigable, it excludes the application of standards that would have applied otherwise?

Mr. Gowe: Right.

Senator Mitchell: It is not just that you do not have to apply for an approval, but you can also do whatever you want to it.

Mr. Gowe: Right.

Senator Mitchell: There is the nut of the problem.

Senator Banks: Oh.

Senator Mitchell: We thought that was not the case, so thank you for the clarification.

Senator McCoy: First let me congratulate, you, Mr. Roussel, for your continuing patience and good humour.

Welcome, Mr. Gowe, and I dare say you will look forward to coming back frequently, as will Ms. Proulx, perhaps.

I have three questions, one of which is with respect to your organization chart. We requested that, and you provided it today, so thank you very much.

I am thinking, Mr. Roussel, that you are in the third spot on page 1. There is the Deputy Minister; then there is the Assistant Deputy Minister, Safety and Security; and then there is the Director General, Marine Safety, and that would be you. I am presuming that Mr. Osbaldeston is two boxes further down, because he is the manager of the Navigable Waters Protection Program, and you are all in Ottawa.

Mr. Gowe, did I hear that you are from British Columbia?

se construira sur ces eaux. Si une personne souhaite construire un ouvrage secondaire sur un grand cours d'eau navigable, elle doit respecter les critères qui ont été clairement établis.

Le sénateur Banks : Je voudrais confirmer ce que vous venez de dire, à savoir que je peux construire ce que je veux sur un cours d'eau qualifié de « secondaire » dans un arrêté ministériel?

M. Gowe : Oui, pourvu que ce cours d'eau réponde aux critères définissant les eaux secondaires dans l'arrêté ministériel.

Le sénateur Banks : Je pourrais donc entraver la navigation sur un cours d'eau secondaire?

M. Gowe : L'idée d'exclure ces eaux secondaires tenait au fait que, logiquement, il est impossible de naviguer sur ce type de cours d'eau. C'est le principe sur lequel repose la politique relative aux eaux secondaires.

Le sénateur Mitchell : On les décrit pourtant comme des « eaux navigables secondaires ». Par conséquent, ce que vous dites, c'est que, dès qu'un cours d'eau est déclaré « secondaire », quiconque peut alors y construire ce qu'il veut — au-dessus ou en dessous, —, sans tenir compte un tant soit peu des normes qui autrement devraient être respectées aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables. En fait, en excluant les eaux secondaires, qui pourraient bien être navigables, on exclut l'application de normes qui autrement seraient appliquées?

M. Gowe : Exactement.

Le sénateur Mitchell : Non seulement on n'a pas besoin de présenter une demande d'approbation, mais on peut également construire ce que l'on veut.

M. Gowe : C'est exact.

Le sénateur Mitchell : Voilà le cœur du problème.

Le sénateur Banks : Oh.

Le sénateur Mitchell : Nous pensions qu'il en était autrement; nous vous remercions de cette précision.

Le sénateur McCoy : Permettez-moi d'abord, monsieur Roussel, de vous féliciter pour votre patience et votre bonne humeur indéfectibles.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Gowe, et j'ose espérer que vous serez impatient de revenir nous voir, et que ce sera également le cas de Mme Proulx.

J'aurais trois questions à vous poser, dont l'une porte sur votre organigramme. Nous vous l'avions demandé, et vous nous l'avez soumis aujourd'hui; je vous en remercie beaucoup.

Je constate, monsieur Roussel, que votre poste figure dans le troisième encadré de la page 1. Il y a d'abord le sous-ministre, puis on voit le sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, et, ensuite, il y a vous, directeur général, Sécurité maritime. Je présume que le poste de M. Osbaldeston apparaît deux encadrés plus bas, puisqu'il est le gestionnaire du Programme de protection des eaux navigables, et vous travaillez tous à Ottawa.

Monsieur Gowe, si j'ai bien compris, vous êtes originaire de la Colombie-Britannique?

Mr. Gowe: Yes, that is correct. I am manager of navigable waters protection.

Senator McCoy: If I turn to page 4, I would be looking at the Pacific region. You are the manager of navigable waters protection, so you are reporting through the Regional Director, Marine; Regional Director, General Pacific; and then to the ADM, Safety and Security, who is in Ottawa?

Mr. Gowe: Correct.

Senator McCoy: So you do not actually report to Mr. Osbaldeston?

Mr. Gowe: No.

Senator McCoy: And you do not report to Mr. Roussel, or through Mr. Osbaldeston?

Mr. Gowe: Maybe not directly.

Mr. Roussel: I can explain this. That is a very good question, Senator McCoy, once again.

There are two notions there. The first notion is that the public service is a functional authority. Functional authorities are the ones developing policy, procedures and work instructions, and this is all established at the national level. I am the national functional director-general, and Mr. Osbaldeston is the national functional manager.

Then there are the line authorities, which are down in the regions, for operational purposes. We have regional directors general. We have the regional director of marine safety, and then Mr. Gowe is the regional manager. He executes the program in the fashion that it is developed from the functional perspective. However, overall, from a marine safety perspective, I am in charge of the entire budget, functional and line authorities, and we all report at the end to the deputy ministers in Ottawa.

Senator McCoy: Yes. Not to be particularly facetious, but being from Alberta, one of the regions, or part of a region, whenever an Ottawa civil servant refers to “down in the regions,” it makes the hair on our necks rise, so forgive my sensitivities when I pursue this line of questioning.

One of the regions here is Prairie and Northern region. Would that actually comprise Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Northwest Territories and the Yukon?

Mr. Roussel: Yes.

Mr. Gowe: And Nunavut.

Senator McCoy: And Nunavut? That is six: three provinces and all three territories. I have counted on this organization chart, in the region — and we will just say “out in the region,” if you do not mind — one superintendent of navigable waters protection and then six protection officers. One of those protection officers is designated “Edmonton” and the other “Ed,” which I presume is

M. Gowe : Oui, c’est exact. Je suis le gestionnaire de la protection des eaux navigables.

Le sénateur McCoy : Si je vais à la page 4, il y a l’organigramme de la région du Pacifique. Vous êtes le gestionnaire de la protection des eaux navigables, de sorte que vous relevez du directeur régional, Marine; du directeur général régional, Pacifique; et du SMA, Sécurité et sûreté, qui est à Ottawa?

M. Gowe : C’est exact.

Le sénateur McCoy : Par conséquent, vous ne relevez pas de M. Osbaldeston?

M. Gowe : Non.

Le sénateur McCoy : Pas plus que vous ne relevez de M. Roussel, ou par l’intermédiaire de M. Osbaldeston?

M. Gowe : Peut-être pas de façon directe.

M. Roussel : Je peux vous expliquer ce qui en est. Encore une fois, vous posez une excellente question, sénateur McCoy.

Il y a deux notions dont il faut tenir compte ici. Dans un premier temps, la fonction publique est une autorité fonctionnelle. Les autorités fonctionnelles sont celles qui élaborent les politiques, les procédures et les directives relatives au travail, et toutes ces activités sont effectuées à l’échelon national. Je suis le directeur général fonctionnel à l’échelon national, et M. Osbaldeston est le gestionnaire fonctionnel national.

Viennent ensuite les autorités hiérarchiques, dans les régions, à des fins opérationnelles. Il y a des directeurs généraux régionaux. Il y a le directeur régional de la Sécurité maritime, et le gestionnaire régional, en l’occurrence M. Gowe. Il exécute le programme de façon à ce qu’il soit mis en œuvre dans une perspective fonctionnelle. Toutefois, dans l’ensemble, sur le plan de la sécurité maritime, je suis responsable du budget global, tant fonctionnel que hiérarchique, et, au bout du compte, nous relevons tous des sous-ministres à Ottawa.

Le sénateur McCoy : Oui. Loin de moi l’idée de faire des plaisanteries, mais, comme je viens de l’Alberta, l’une des régions, ou une partie d’une région, chaque fois qu’un fonctionnaire d’Ottawa dit, d’un ton légèrement condescendant, « dans les régions », cela nous agace quelque peu, alors pardonnez ma susceptibilité pour la suite des questions.

L’une des régions dans l’organigramme est la région des Prairies et du Nord. Cette région comprend-elle le Manitoba, la Saskatchewan, l’Alberta, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon?

M. Roussel : Oui.

M. Gowe : Et le Nunavut.

Le sénateur McCoy : Et le Nunavut? Il y en a six : trois provinces et les trois territoires. L’organigramme montre que cette région — et, si cela ne vous dérange pas, nous dirons simplement « à l’échelon régional » — compte un surintendant et six agents responsables de la protection des eaux navigables. Il est indiqué que l’un des agents est à Edmonton, mais un autre agent est

also Edmonton. I am assuming, then, that there are two protection officers for all of Alberta. Do you think that is a good assumption on my part in interpreting your organization chart?

Mr. Roussel: Yes, that is a good assumption on your part. The Prairie and Northern region is quite large. We have an office in Winnipeg, which is the main headquarters. There is a team there and another team in Edmonton. There are two staff in Winnipeg, but the manager is in Edmonton.

Senator McCoy: We have been a very busy province. This may have been part of the reason for our constant observations on the administration of the Navigable Waters Protection Act. Your attachment B gave examples of projects that will be sped along by virtue of these amendments. I was very disappointed to see that Alberta is not mentioned anywhere in the examples. Therefore, you may continue to suffer from active Albertans on this file.

For some time you were administering the act by telling people that if they were developing or building a minor work, and then as long as they complied with certain standards of construction, they need not apply. You were doing that for some time prior to this act coming into force. Is that not true?

Mr. Roussel: We have developed a booklet applicable to different types of work and we did that by policy. I think we mentioned that to this committee. Doing it by policy, it is then the public servant who takes the risk without the legal framework to support their decision. We do not like to live in those kinds of situations because we are subject to potential prosecutions.

Senator McCoy: How long had you been administering the act in that fashion?

Mr. Gowe: The policies had been in place for two years.

Senator McCoy: It was well documented on your website and it had some clarity. All of the examples that Mr. Osbaldeston first gave us when I met him at the Finance Committee were all being followed.

Mr. Roussel: They were the inspiration of the first orders that were published. The pamphlet was by policy rather than the final orders. We had to make significant adjustments in redrafting the pamphlet to include the legal orders. However, the original inspiration is from the policy.

Senator McCoy: Did any of our officers suffer any legal liability as a result of this policy decision?

Mr. Roussel: I cannot say we were sued, to my knowledge. We considered ourselves lucky.

Mr. Gowe: No complaints were tracked.

désigné par la mention « Ed », et je présume qu'il s'agit de l'abréviation d'Edmonton. Je suppose donc qu'il y a deux agents de la protection des eaux pour l'ensemble de l'Alberta. Ai-je raison de tirer cette conclusion à la lecture de votre organigramme?

M. Roussel : Oui, vous avez raison. La région des Prairies et du Nord est très vaste. Le bureau de Winnipeg est l'administration centrale de la région. Il compte une équipe, et il y a une autre équipe à Edmonton. Il y a deux employés à Winnipeg, mais le gestionnaire est à Edmonton.

Le sénateur McCoy : Il se passe beaucoup d'activités dans la province. Cette situation explique peut-être en partie pourquoi le gouvernement de l'Alberta fait continuellement des observations à l'égard de l'application de la Loi sur la protection des eaux navigables. La pièce jointe B donne des exemples de projets qui feront l'objet d'un traitement accéléré grâce aux modifications qui sont apportées à la loi. J'ai été très déçue de constater que l'Alberta n'apparaît nulle part dans les exemples. Par conséquent, vous allez peut-être continuer de vous attirer les foudres des Albertains qui s'intéressent à ce dossier.

Pendant un certain temps, vous avez appliqué la loi en disant aux gens que, s'ils souhaitaient construire un ouvrage secondaire, tant que l'ouvrage en question respectait certaines normes de construction, ils n'avaient pas besoin d'approbation. Vous procédiez de cette façon depuis un bon bout de temps lorsque les modifications sont entrées en vigueur. N'est-ce pas?

M. Roussel : Nous avons rédigé une brochure qui visait différents types d'ouvrages et qui était fondée sur les politiques. Je crois que nous en avons fait mention au comité. Lorsqu'on s'appuie sur des politiques, ce sont les fonctionnaires qui prennent le risque, car ils ne peuvent appuyer leurs décisions sur un cadre législatif. Nous n'aimons pas évoluer dans un tel contexte, car nous pouvons alors faire l'objet de poursuites.

Le sénateur McCoy : Depuis combien de temps appliquiez-vous la loi de cette façon?

M. Gowe : Les politiques étaient en place depuis deux ans.

Le sénateur McCoy : Votre site Web était très bien documenté, et l'information qu'il présentait était claire. Tous les exemples que M. Osbaldeston nous avait donnés lorsque je l'ai rencontré à une réunion du comité des finances étaient tous suivis.

M. Roussel : Ils ont inspiré les premiers arrêtés qui ont été publiés. La brochure s'appuyait sur les politiques plutôt que sur les arrêtés définitifs. Nous avons dû modifier considérablement la brochure pour qu'elle comprenne les arrêtés. Toutefois, les politiques sont l'inspiration première.

Le sénateur McCoy : Est-ce que des fonctionnaires ont fait l'objet de poursuites en raison d'une décision fondée sur les politiques?

M. Roussel : À ma connaissance, aucun n'a été poursuivi. Nous nous estimons chanceux.

M. Gowe : Aucune plainte n'a été formulée.

Senator McCoy: It is perfectly legitimate for you to make policy decisions of that sort. The nature of this act had nothing prohibiting you from doing so. I am not complaining. I am pointing out that you had the ability to carry on in that fashion without legislative changes.

This last question also relates to Alberta. We were given an example of an approval for a weir in Calgary that took two and a half years from application to issuance of the approval.

I am sure your Alberta counterpart is happy that you volunteered to be here, Mr. Gowe. I do not want to put you on the spot, but I want to bring this matter to life because we can imagine, by staring at this, what you are dealing with.

I have had my civil servants design administration programs like that. I have talked to others in the federal civil service who have done that as well. Do you have any intention to, or have you put time lines on your average response targets in designing your processes?

Mr. Gowe: It was considered in our policy work. It simply did not make it into this round of amendments.

Senator Mitchell: I feel the chair's tension and I understand how lenient he has been.

On this chart we were looking at earlier, Mr. Roussel, you are saying it would apply to these kinds of projects. Are you telling me that of 431 projects under the Building Canada program, 163 are within 30 metres of water and all of those would be affected directly by this bill, or only some subset of those 163?

Mr. Roussel: We are saying to you that these amendments benefit 163 projects in one way or another.

Senator Mitchell: Every one of the projects that is within 30 metres of water is affected by this?

Mr. Roussel: Yes.

Senator Mitchell: I thought it would only affect those that were over —

Mr. Roussel: We are saying that it benefited 163 projects. I do not have the details of how it was done. We did not provide to you the details of every single project.

You had two questions. You asked us to tell you the figures regarding the number of projects that will benefit from this act. We gave you those numbers. Then you had a subsequent question asking us to tell you specifically on some projects — not all of them, some projects — how this act benefits them. We have produced those two documents for you. One is a general answer and the other one is a more specific answer.

Le sénateur McCoy : Il est tout à fait légitime de votre part de prendre des décisions en vous appuyant sur des politiques. Rien dans la loi ne vous empêchait de le faire. Je ne vous le reproche pas. Je veux seulement souligner le fait que vous aviez la possibilité de procéder de cette façon avant qu'on apporte des changements à la loi.

Ma dernière question se rapporte également à l'Alberta. On nous a relaté un cas où il s'est écoulé deux ans et demi entre la présentation d'une demande d'approbation pour la construction d'un déversoir à Calgary et l'obtention de l'approbation.

Monsieur Gowe, je suis persuadée que votre homologue albertain est heureux que vous vous soyez porté volontaire pour venir témoigner ici. Je ne voudrais pas vous mettre sur la sellette, mais je souhaiterais attirer l'attention sur cette question, car, en examinant ce dossier, je peux m'imaginer ce à quoi vous devez faire face.

J'ai déjà demandé à des fonctionnaires de concevoir des programmes administratifs semblables. J'ai parlé à d'autres membres de la fonction publique fédérale qui ont fait de même. Avez-vous fixé des normes applicables aux délais de réponse dans le cadre de l'établissement de vos procédures, ou avez-vous l'intention de le faire?

M. Gowe : Cette option a été envisagée au cours de nos travaux sur les politiques. Mais elle n'a tout simplement pas été retenue pour cette série de modifications.

Le sénateur Mitchell : Je sens que le président est tendu et je sais à quel point il fait preuve d'indulgence.

Monsieur Roussel, en ce qui a trait au tableau que nous avons vu plus tôt, vous dites que les modifications s'appliqueraient à ce genre de projets. Êtes-vous en train de me dire que, parmi les 431 projets du plan Chantiers Canada, il y en a 163 qui se trouvent à moins de 30 mètres d'un plan d'eau, de sorte que ces ouvrages seraient tous visés directement par le projet de loi, ou le projet de loi toucherait-il seulement une partie de ces 163 projets?

M. Roussel : Nous disons que ces modifications profiteront d'une manière ou d'une autre à ces 163 projets.

Le sénateur Mitchell : Chaque projet qui se situe à moins de 30 mètres d'un plan d'eau est concerné par les modifications?

M. Roussel : Oui.

Le sénateur Mitchell : Je croyais que le projet de loi n'aurait une incidence que sur les ouvrages qui étaient à plus de...

M. Roussel : Nous disons que 163 projets ont tiré avantage des modifications. Je n'ai pas les détails sur les répercussions. Nous ne vous avons pas fourni les détails concernant chacun des projets.

Vous aviez deux questions. Vous nous avez demandé de vous fournir le nombre de projets qui profiteraient des modifications de la loi. Nous vous avons donné cette information. Puis vous nous avez demandé de vous expliquer quelle était l'incidence précise des modifications sur certains des projets — pas l'ensemble, mais certains des projets. Nous vous avons transmis ces deux documents. L'un vous fournit une réponse générale, tandis que l'autre vous donne une réponse plus précise.

Senator Mitchell: This implies that there are 431 total national projects, all of which do not affect water. There are 163 that are within 30 metres of water and all of those, you are saying, are affected by the act. I need to talk to you afterwards to get some clarification.

Finally, even if this act does streamline or get rid of some projects — and undoubtedly it will — you are still left with 42 analysts or officers across the country. If there is this large push — as there should be — to get these projects moving to stimulate the economy, and if we are intending to streamline that process a little with this law, there will still be a huge pressure on 42 people. If they are putting billions of dollars into capital projects, do you not think that it would be reasonable that they might hire 20, 30 or 40 more people for you on a short-term basis? Is there any chance that that would help?

Senator McCoy: On the record, please; that is a great question.

Mr. Roussel: I have been quoted in this committee and I will be quoted again. I have said to this committee that 10 per cent additional workforce has been approved for the department.

Senator Mitchell: Four people.

Mr. Roussel: No, it is eight overall, across the country. They are to help Mr. Osbaldeston and their team in putting together things like databases, policies, procedures or constructions and other work in the regions. We think for this fiscal year, and potentially for the next fiscal year, that that should be sufficient. I have also said to this committee that we expect 15 per cent reductions in a number of inputs. Our goal this year is to get over the backlog, move forward into the new stuff, and to be able to adjust the program as we are moving forward. No, you will not get me to say we need zillions or billions of dollars. We need to see how this will all work.

Senator Mitchell: We do not have any time left. Do we not have to get these projects out? Of course, we only have 6 per cent out so far; that is okay.

The Chair: You cannot resist.

Senator Mitchell: No, I know. I am sorry. Thank you.

The Chair: Colleagues, these folks have come here tonight for us to ask additional questions and obtain clarification. It is my sense, as the chair, that we are not totally clear on some aspects. We have another hearing at eight o'clock on Thursday morning, and I would ask if you could be standing by in case we need you then, and I will ask Senators Milne and Mitchell to be available at some point tomorrow and we will have a conversation as to whether you feel that we should call these people back. Other members of the committee should get in touch with one or the other.

Le sénateur Mitchell : Cela signifie qu'il y a au total 431 projets nationaux, dont aucun n'a de conséquence sur les plans d'eau. Il y a 163 projets qui se trouvent à moins de 30 mètres d'un plan d'eau, et vous dites qu'ils sont tous visés par les modifications apportées à la loi. J'ai besoin de vous parler après la séance pour obtenir des précisions à cet égard.

Enfin, même si ce projet de loi simplifie la procédure ou exclut certains types d'ouvrages — ce qu'il fera sans aucun doute —, il n'y a encore que 42 analystes ou agents dans tout le pays. Même s'il y a cet effort considérable — comme il se doit — visant à mettre en œuvre ces projets en vue de stimuler l'économie, et même si le projet de loi permettra de simplifier la procédure, il n'en demeure pas moins que 42 personnes subiront encore des pressions énormes. Si le gouvernement injecte des milliards de dollars dans des projets d'immobilisations, ne croyez-vous pas également qu'il serait raisonnable qu'il embauche à court terme 20, 30 ou 40 personnes de plus pour vous aider à faire votre travail? Une telle mesure serait-elle utile?

Le sénateur McCoy : Je tiens à ce que cette question figure dans le compte rendu; elle est excellente.

M. Roussel : Mes déclarations ont été citées devant le comité, et elles le seront de nouveau. J'ai dit au comité qu'on avait approuvé l'augmentation de 10 p. 100 de l'effectif du ministère.

Le sénateur Mitchell : Cela fait quatre personnes.

M. Roussel : Non, cela fait huit personnes pour l'ensemble du pays. Elles aideront M. Osbaldeston et son équipe à mettre en place des choses comme des bases de données, des politiques et des procédures et à donner l'aval à des projets de construction et à d'autres travaux dans les régions. Nous croyons que cette augmentation devrait être suffisante pour l'exercice en cours et probablement pour le prochain exercice. J'ai également mentionné au comité que nous prévoyons une diminution de 15 p. 100 du nombre de demandes. Notre objectif cette année consiste à réduire l'arriéré, à faire avancer les nouveaux projets et à rajuster le programme à mesure que nous irons de l'avant. Non, vous ne me ferez pas dire que nous avons besoin de sommes astronomiques. Nous devons d'abord voir comment fonctionnera tout cela.

Le sénateur Mitchell : Il ne nous reste plus de temps. Ne devons-nous pas faire démarrer tous ces projets? Bien sûr, seuls 6 p. 100 ont été menés à terme jusqu'à maintenant; c'est bon.

Le président : Vous n'êtes pas capable de vous en empêcher.

Le sénateur Mitchell : Non, je sais. Je suis désolé. Merci.

Le président : Chers collègues, ces personnes sont venues ici ce soir pour que nous puissions poser d'autres questions et obtenir des précisions. J'ai l'impression qu'il y a certains aspects qui ne sont pas encore tout à fait clairs. Il y aura une autre audience jeudi matin, à 8 h, et je vous demanderais de rester disponibles au cas où nous aurions besoin de vous à ce moment-là, et je demanderais aux sénateurs Milne et Mitchell d'être disponibles à un moment donné demain, car nous tiendrons une discussion pour déterminer s'il faudrait que ces personnes comparaissent de nouveau. Les autres membres du comité devront communiquer avec l'un ou l'autre des sénateurs.

That at least gives us an opportunity to think through what we have heard tonight. I do not like the record to be left with Senator Mitchell getting his clarification by talking to the witness afterwards. We can stay here all night. I am being told by many different sources that it is time we adjourn this particular part of the proceeding. Senator, I know you cannot resist, so I will recognize you.

Senator Spivak: On your question as to whether we should get them back, my answer is that some of the issues raised here are policy issues, which should be answered by the political masters, whether it is the parliamentary secretary or the minister. They are policy issues. It is not fair that these people are here to carry out the policy. Maybe we do not like the way they are doing it, but that is what they are tasked to do.

The Chair: Thank you for that comment, and again, I am trying to provide as much facility for us to have the proper tools with which to write a good report on this matter.

Mr. Roussel, will you be standing by and then the steering committee will decide? I want to thank all three of you very much for coming tonight. I think you know where the issues are that are troubling the members of this committee, and I think you have done your best to give answers that are within your own comfort zone, but they may not go far enough in some cases.

The last little line of questioning I think is self evident. Everyone knows it would be nice to have more inspectors, so we understand that. There obviously are not enough. The answer was self evident.

Some of the issues are about how far these orders go, what are the criteria for the exercise of this extraordinary discretion. You will write us a comfort letter about that, for example, so that we know when and if there will be other orders. This is troubling us all, and those kinds of things. We will be in touch with you, Mr. Roussel, directly on this, and it may well be that we meet again on Thursday morning.

I would ask all senators to remain. I am suspending the meeting.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Thursday, May 28, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:09 a.m. to examine the elements contained in Bill C-10, the Budget Implementation Act, 2009, dealing with the Navigable Waters Protection Act (Part 7).

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

Cela nous donne au moins l'occasion de réfléchir à ce que nous avons entendu ce soir. Je ne suis pas très chaud à l'idée de laisser le sénateur Mitchell discuter avec le témoin après la séance pour obtenir des précisions. Nous pouvons rester ici toute la nuit. Diverses personnes me disent qu'il serait temps que nous terminions cette partie des travaux. Sénateur, je sais que vous ne pouvez vous en empêcher, alors je vous donne la parole.

Le sénateur Spivak : Pour ce qui est de savoir si nous devrions les faire témoigner de nouveau, je crois que certaines des questions qui sont soulevées ici concernent les politiques, de sorte qu'elles devraient être répondues par les responsables de l'application des politiques, qu'il s'agisse du secrétaire parlementaire ou du ministre. Ce sont des questions de politiques. Il n'est pas juste que ces personnes soient ici pour mettre en œuvre la politique. Peut-être que nous n'aimons pas la façon dont ils procèdent, mais c'est ce qu'on leur demande de faire.

Le président : Merci de votre commentaire, et, encore une fois, j'essaie de faire en sorte que nous disposions autant que possible des outils qui nous permettront de rédiger un bon rapport sur cette question.

Monsieur Roussel, resterez-vous disponible en attendant la décision du comité directeur? J'aimerais vous remercier tous les trois d'être venus ici ce soir. Je crois que vous savez quels sont les aspects qui préoccupent les membres du comité, et j'estime que vous avez fourni les meilleures réponses possibles, vu votre situation délicate, mais, dans certains cas, elles ne sont peut-être pas assez détaillées pour les membres.

À mon avis, la dernière question est évidente. Tout le monde sait qu'il serait préférable qu'il y ait davantage d'inspecteurs et nous comprenons cela. Il n'y en a manifestement pas assez. La réponse était évidente.

Nous nous demandons entre autres quelle est l'incidence réelle de ces arrêtés et quels sont les critères associés à l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire. Vous nous écrirez une lettre à cet égard pour nous rassurer, pour que nous sachions si le ministre prendra d'autres arrêtés et à quel moment il le fera. Cela nous préoccupe beaucoup et soulève ce genre de questions. Nous communiquerons avec vous à ce sujet, monsieur Roussel, et il se pourrait très bien que nous nous revoyions jeudi matin.

Je demanderais à tous les sénateurs de rester ici. La séance est levée.

(Le comité se poursuit ses travaux à huis clos.)

OTTAWA, le jeudi 28 mai 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles s'est réuni ce matin à 8 h 9 pour étudier les éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, concernant la Loi sur la protection des eaux navigables (Partie 7).

Le sénateur W. David Angus (*le président*) occupe le fauteuil.

[English]

The Chair: Good morning honourable senators, witnesses, our listeners on the CPAC network and those persons on the World Wide Web sharing in our deliberations. This is the eighth and final meeting of this study on the provisions of the Navigable Waters Protection Act that were dealt with in Bill C-10, the Budget Implementation Act, which was passed into law.

To review briefly who is present today, I am Senator David Angus from Montreal, Quebec, chair of the committee; our esteemed deputy chair is Senator Grant Mitchell; Senator Richard Neufeld from British Columbia; Senator Bert Brown from Alberta; Senator Daniel Lang from the Yukon; a member of the Steering Committee, Senator Lorna Milne from Ontario; Senator Pana Merchant from Saskatchewan; Senator Mira Spivak from Manitoba; and visiting with us today is the Chair of the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs, Senator Joan Fraser from Montreal. We experienced a bit of identity theft yesterday; she was me and I was her for a brief period.

I will introduce the witnesses in a moment. We had other plans for this meeting this morning. At the end of our meeting of Tuesday evening, a number of confusing elements rose to the surface in our understanding of how this legislation will operate, and the nature and extent of the special discretion granted to the Minister of Transport under these provisions. Further, in the case of minor or small navigable waters where it is permitted to proceed with certain works, what criteria must be observed and applied by the person carrying out the works to avoid possibly having the works undone at a later date?

The members of the committee are all trying hard to understand how this law will operate. We did not want to complete our report to the Senate without understanding this operation. This concern comes from both political parties. The report is due on June 11. We are of the view that we need to have closure on the one hand but understanding on the other, so, with the involvement of the Deputy Chair of the Committee and the steering committee, I took the liberty of asking the parliamentary secretary to come back with the officials. However, he was unwilling to do so. I had lengthy discussions with him but, at the end of the day, I was advised that the minister's office thought it unnecessary for him to reappear before the committee. I felt I should say that.

Furthermore, we were advised by the office of the minister that people from Infrastructure Canada will appear this morning as well. That is why you received the notice advising you that joining us this morning would be Shirley Anne Sharf, Director General, Issues Management Program, Operations Branch; and Keith Grady, Senior Advisor, Environmental Review, Issues Management Program, Operations Branch. However, they are not here. I was told a few minutes ago that they will not be coming. That is all I can say in that regard.

[Traduction]

Le président : Honorables sénateurs, mesdames et messieurs les témoins, téléspectatrices et téléspectateurs de la chaîne CPAC ainsi que celles et ceux qui suivent nos délibérations sur le web, bonjour. Il s'agit de notre huitième et dernière séance consacrée à l'étude des dispositions de la Loi sur la protection des eaux navigables inscrites au projet de loi C-10, la Loi d'exécution du budget de 2009, qui a été adoptée.

Permettez-moi, très rapidement, de faire les présentations. Je suis le sénateur David Angus, de Montréal (Québec), président du comité; voici notre estimé vice-président, le sénateur Grant Mitchell; le sénateur Richard Neufeld de Colombie-Britannique; le sénateur Bert Brown d'Alberta; le sénateur Daniel Lang du Yukon; le sénateur Lorna Milne, de l'Ontario, membre du Sous-comité directeur; le sénateur Pana Merchant, de la Saskatchewan; le sénateur Mira Spivak, du Manitoba. Nous accueillons en outre la présidente du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, le sénateur Joan Fraser, de Montréal. Il y a eu, hier, à un moment, usurpation réciproque d'identité, elle étant devenue moi et moi, elle.

Je vais, dans quelques instants, présenter nos témoins. Nous avions prévu de procéder autrement ce matin. Nous nous sommes aperçus, à la fin de notre séance de mardi soir, que, sur certains points, les membres du comité ne voyaient pas très bien les effets qu'entraînerait l'application de cette loi, ainsi que la nature et l'étendue du pouvoir discrétionnaire particulier que le texte reconnaît au ministre des Transports. Il s'agissait aussi, en ce qui concerne les ouvrages construits sur des eaux navigables secondaires, de préciser les critères devant être respectés par la personne chargée de la construction afin de ne pas avoir ultérieurement à enlever l'ouvrage édifié.

Les membres du comité tentent donc de comprendre les effets que cette loi est appelée à avoir. Nous ne souhaitons pas achever notre rapport au Sénat sans bien saisir cela. Des préoccupations à cet égard ont été exprimées par les représentants des deux parties. Notre rapport doit être remis le 11 juin. Nous souhaitons clore nos délibérations, mais non sans avoir compris les implications du texte et, donc, de concert avec le vice-président du comité et le comité de direction, j'ai pris la liberté de demander au secrétaire parlementaire de comparaître à nouveau devant le comité, accompagné de collaborateurs du ministère. Or, il n'a pas souhaité se rendre à notre invitation. Malgré la longue discussion que j'ai eue avec lui, on a fini par me faire savoir que le cabinet du ministre ne jugeait pas nécessaire qu'il compareisse à nouveau. Je tenais à vous préciser cela.

Le cabinet du ministre nous a fait savoir que nous allons en outre accueillir ce matin des représentants d'Infrastructure Canada. C'est pour cela que vous avez été avisé de la venue de Shirley Anne Sharf, directrice générale, Direction générale des opérations des programmes; et de Keith Grady, conseiller principal, Examen environnemental et approbation, Direction de la gestion des enjeux, Direction générale des opérations des programmes. Mais ils ne sont pas ici, et il y a quelques instants, on m'a fait savoir qu'ils ne viendraient pas. C'est tout ce que je puis en dire.

We welcome back Brigit Proulx, Counsel, Legal Services, Transport Canada. In particular, she was involved in drafting this legislation. As well, we welcome Donald Roussel, Director General, Marine Safety, Transport Canada, who has appeared before the committee four times. Mr. Roussel has an oversight role in Transport Canada in respect of the Navigable Waters Protection Act. I hope that the witnesses have a good understanding of the concerns of committee members so that they and their colleagues can demystify us.

We welcome also Ann Gillen, Navigable Waters Protection Officer, Operations and Environment Programs, Transport Canada. I understand that you have been following our deliberations over these eight meetings?

Ann Gillen, Navigable Waters Protection Officer, Operations and Environmental Programs, Transport Canada: Yes, I have.

The Chair: You know that we have been giving the issue a good airing. We are delighted that you could be here to help us find the answers.

Ms. Gillen: Thank you.

Senator Milne: Mr. Chair, in the over 14 years that I have been in the Senate of Canada, this is the first time that government personnel have refused to come before a committee when they have been requested to appear. I do not know why. I do not know what is going on behind the scenes, but I think it is appalling and that it should not happen again.

The Chair: That comment is noted. I do not have the same length of experience but I share your frustration in this case.

Senator Milne: You have a longer experience than I have and I am sure that you have never run into this situation before.

The Chair: I will not comment other than to say that you have made your point. We have on the record my comments of this morning. Does any other senator wish to comment before we begin?

Senator Fraser, you have not been with us in these hearings until today. You represent Senator Banks this morning, who has taken an admirable and leading role in the line-by-line review of the legislation. His questions have been technical in nature in an effort to understand how the legislation works. We are not here to criticize; we want to understand the legislation.

In as much as we have asked the officials to come back, perhaps we should begin. Will someone make an opening statement?

Nous accueillons à nouveau, cependant, Brigit Proulx, avocate, Services juridiques, Transports Canada. Elle a notamment participé à la rédaction du texte qui retient aujourd'hui notre attention. Nous accueillons également Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada, qui comparaît pour la quatrième fois devant le comité. À Transports Canada, M. Roussel est chargé de veiller à la bonne application de la Loi sur la protection des eaux navigables. J'espère que nos témoins comprennent les préoccupations que les nouvelles dispositions inspirent aux membres du comité et qu'ils seront en mesure de nous expliquer les points qui nous paraissent problématiques.

Nous accueillons Ann Gillen, agent de protection des eaux navigables, Exploitation et programmes environnementaux, Transports Canada. Je crois savoir que vous avez suivi nos délibérations au cours des huit séances que le comité a consacrées à cette étude.

Ann Gillen, agent de protection des eaux navigables, Direction de l'exploitation et des programmes environnementaux, Transports Canada : En effet.

Le président : Vous êtes donc bien placée pour savoir que nous avons longuement examiné la question. Nous sommes heureux que vous ayez pu venir nous aider à éclaircir un certain nombre de choses.

Mme Gillen : Merci.

Le sénateur Milne : Monsieur le président, en 14 ans de Sénat, c'est la première fois que je vois un représentant de l'administration refuser de répondre à l'invitation d'un comité. J'avoue ne pas comprendre ce qui se passe et ne pas savoir ce qui se trame, mais cela me paraît inadmissible et j'ose espérer que cela ne se reproduira pas.

Le président : Je prends note de ce que vous venez de dire. Je ne suis pas au Sénat depuis aussi longtemps que vous, mais je partage sur ce point votre sentiment.

Le sénateur Milne : Vous avez une plus longue expérience que moi et je suis bien certaine que c'est la première fois que vous voyez cela.

Le président : Vous avez manifesté votre mécontentement à cet égard et je n'ajouterai rien à vos observations. Ce que j'avais moi-même à en dire figure au compte rendu de la séance de ce matin. Un autre sénateur souhaite-t-il ajouter quelque chose avant que nous commençons?

Sénateur Fraser, c'est aujourd'hui la première fois que vous vous joignez à nous dans le cadre de cette étude. Vous représentez à cette séance le sénateur Banks qui a joué un rôle admirable et prépondérant dans l'examen article par article du texte sur lequel nous nous penchons. Il a cherché à approfondir les aspects techniques du texte afin de parvenir à comprendre quels vont être les effets des dispositions qui viennent d'être adoptées. Nous ne sommes pas ici, en effet, pour critiquer mais pour comprendre.

Nous avons demandé à des représentants du ministère de comparaître à nouveau et il conviendrait donc, je pense, d'entrer dans le vif du sujet. L'un d'entre vous, entend-il faire une déclaration d'ouverture?

Donald Roussel, Director General, Marine Safety, Transport Canada: Yes, Mr. chair. We are happy to be here this morning. This is our fourth time and, if need be, we will come five or six times. I will return to some of the questions that were asked of us to ensure that we can answer them, after which I will turn it over to senators to ask more questions.

One particular question from Senator Banks, which he returned to many times, was on the latitude permitted regarding reference. His famous quote from the act is that you can make reference to all types of standards, wherever they come from, and amended from time to time inside the act. Senator Banks asked us to get back to the committee on the framework that can be established within this act.

The only act we can refer to that gives this kind of framework is the Canada Shipping Act, in section 32. This section provides a framework that will answer the query of Senator Banks. Within the Canada Shipping Act, 2001, there is an entire section regarding incorporations by reference. It talks about "Externally produced material" and it says:

A regulation made under this Act may incorporate by reference material produced by a person or body other than the minister who recommended to the Governor in Council that the regulation be made, including by

That text is followed by a series of frameworks that include:

(a) an organization established for the purpose of writing standards, including an organization accredited by the Standards Council of Canada;

I am giving you a bit more context. Continuing, it says:

(b) an industrial or a trade organization; or

(c) a government, a government agency or an international body.

That gives a bit more of what Senator Banks was looking for. We will leave that with you. It is up to you to make the recommendations but this is one of the answers that Senator Banks requested.

The Chair: I will quote from an email to me:

It is my view that it is too broad, that sitting to incorporate any material from any source by reference is too broad. I asked Mr. Osbaldeston to give us some examples of the kind of thing that he meant. He said, "I will send you some examples."

He continued, "Maybe I misunderstood him but I would like us to have examples . . ."

Do you have some concrete examples?

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime, Transports Canada : Oui, monsieur le président. Nous sommes heureux de nous retrouver ici. C'est, effectivement, notre quatrième comparution devant le comité mais, si besoin est, nous reviendrons une cinquième, voire une sixième fois. Je voudrais maintenant répondre à certaines des questions qui nous ont été précédemment posées, après quoi nous tenterons de répondre aux nouvelles questions que les membres du comité entendront nous poser.

Le sénateur Banks est revenu à maintes reprises sur la question de la latitude qu'offre la disposition concernant l'incorporation par renvoi. Il a notamment fait valoir que la loi autorise l'incorporation par renvoi de toute une gamme de normes, quelle qu'en soit la provenance, et cela avec leurs modifications successives. Le sénateur Banks nous avait demandé de préciser à l'intention du comité les dispositions qui permettraient d'encadrer l'application de ce mécanisme.

Le seul texte que nous puissions citer qui prévoit ce genre de chose est la Loi sur la marine marchande du Canada, en son article 32. Cela permet, je pense, de répondre à la question du sénateur Banks. En effet, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada comporte une disposition consacrée à l'incorporation par renvoi. Il s'agit, en l'occurrence de « Documents externes », la disposition prévoyant à cet égard que :

Peut être incorporé par renvoi dans un règlement tout document produit par une personne ou un organisme autre que le ministre qui recommande la prise du règlement au gouverneur en conseil notamment par :

Puis, on trouve des précisions à cet égard :

a) un organisme de normalisation, notamment tout organisme agréé par le Conseil canadien des normes;

Puis la disposition en question poursuit :

b) une organisation commerciale ou industrielle; et

c) un gouvernement, un organisme gouvernemental ou une organisation internationale;

Voilà, je crois, le genre de précisions que souhaitait obtenir le sénateur Banks. Je vais vous laisser une copie de cette citation. C'est à vous qu'il appartient de formuler des recommandations, mais voici, donc, une des réponses demandées par le sénateur Banks.

Le président : Je vais vous citer un extrait d'un courriel qui m'a été envoyé :

À mon avis c'est trop large; dire qu'il est impossible d'incorporer par renvoi les documents de toute provenance. Cela est trop large. J'ai demandé à M. Osbaldeston de nous donner quelques exemples de ce qu'il entendait par là. Il a commencé par le faire puis a dit « Je vais vous envoyer des exemples ».

Il a ajouté : « Peut-être l'ai-je mal compris, mais j'aimerais que nous disposions de quelques exemples concrets à ce chapitre. »

Avez-vous des exemples concrets?

Senator Banks gave the *reductio ad absurdum* saying that section 13 would incorporate by-laws of any town, which is an exaggeration to give you a sense of our frustration with this provision. How far can it go?

Mr. Roussel: It can go far; that is clear. The one contained in the published order is referred to in section 5 of the orders. It is called “work met to the design and construction requirements of overhead systems Canadian Standards Associations, C22.3.” This is an example of what we are talking about.

Senator Banks was looking for something that will limit what is contained in the act as it is written. The only reference we found from the perspective of Transport Canada is section 32 of the Canada Shipping Act 2001. Currently, we use that section when we make regulations. That is the framework we use when we make reference.

The Chair: It is section 32 of the Canada Shipping Act, 2001?

Mr. Roussel: Yes.

The Chair: Do you want to make other statements?

Mr. Roussel: No, that is the one I wanted to make in response to Senator Banks while it was fresh in my mind.

The Chair: Does anyone have any questions on this item?

Senator Spivak: I have one on another point but not on this particular point.

The Chair: This is our opportunity to ask questions on any point that needs clarification.

Senator Spivak: As we heard at the last meeting, the number of enforcement officers is woefully minimum. The way in which the act is written, they do not have to apply but they must abide by standards. For minor works, there is no public notice of what is to be done. Therefore, it is up to the surrounding communities of thousands of lakes and rivers to see if something is amiss. However, if a minor project impedes navigation, how will the community know about it? How will this reactive kind of regimen work?

Mr. Roussel: Are you asking about minor works?

Senator Spivak: Yes.

Mr. Roussel: It will work by complaint, if the navigable water is obstructed.

Senator Spivak: Yes; however, if no notice is given of what work is being done, how will anyone know about it? Is it your understanding that obstruction will be dealt with only by complaint, with no notice?

Le sénateur Banks nous a alors fait une démonstration par l'absurde, partant de l'idée que l'article 13 permettrait l'incorporation de n'importe quel règlement municipal, ce qui est un peu exagéré, mais traduit bien le mécontentement que nous inspire cette disposition. Jusqu'où peut aller cette incorporation par renvoi?

M. Roussel : Il est clair que le champ d'application de cette disposition est vaste. Selon l'article 5 de l'arrêté publié, les travaux doivent être conformes à la norme de la CSA pour les réseaux aériens (CAN/CSA — C22.3). Voilà un exemple de ce dont il s'agit.

Le sénateur Banks cherchait un exemple d'une disposition limitant ce qui serait, aux termes mêmes de la loi, incorporé par renvoi. Le seul exemple que nous avons pu trouver qui ait quelque rapport avec Transports Canada, est l'article 32 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. C'est la disposition à laquelle nous avons recours lorsque nous prenons un règlement. C'est en vertu de cette disposition que divers documents peuvent être incorporés par renvoi.

Le président : Vous parlez là de l'article 32 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada?

M. Roussel : Oui.

Le président : Avez-vous d'autres observations à nous présenter?

M. Roussel : Non, je tenais simplement à apporter cette précision en réponse à la question qu'avait posée le sénateur Banks.

Le président : Y a-t-il des questions à cet égard?

Le sénateur Spivak : J'aurais une question à poser non pas sur ce point, mais sur un autre sujet?

Le président : C'est l'occasion de demander des précisions sur toute question qui ne vous semble pas claire.

Le sénateur Spivak : Ainsi qu'on nous l'a précisé lors de notre dernière séance, les agents d'exécution de la loi sont déplorablement peu nombreux. Aux termes des nouvelles dispositions, il n'est pas nécessaire de solliciter une autorisation, mais les normes en vigueur doivent être respectées. Pour les ouvrages secondaires, la loi ne prévoit aucun avis au public. Il appartient donc aux communautés environnantes des milliers de lacs et de rivières de veiller à ce que tout se passe correctement. Mais, à supposer qu'un projet secondaire nuise à la navigation, comment la communauté environnante en sera-t-elle informée? Quels vont être les résultats de ce régime réactif instauré par ce texte?

M. Roussel : En ce qui concerne les ouvrages secondaires?

Le sénateur Spivak : Oui.

M. Roussel : Ce sera, en cas d'obstacle à la navigation, par le dépôt d'une plainte.

Le sénateur Spivak : Je veux bien, mais dans la mesure où la construction d'un ouvrage n'exige aucun avis au public, comment les gens seront-ils mis au courant? D'après vous, c'est le dépôt d'une plainte qui permettra de retirer l'obstruction?

Mr. Roussel: That is the way it will work, yes.

Senator Spivak: You have answered my question.

The Chair: To be clear, thousands of these types of minor works, under the old law, had to go through a process that was criticized by many for being cumbersome and time consuming. At the end of the day, the projects either never happened or they delayed the entire system.

If I understood the evidence well — and we need to clarify this point — after research, the government has decided to exempt those works from the notice and permit process and to allow people to proceed with these works, subject to general rules that, if not followed, will generate a complaint, resulting in them having to undo the work.

I believe that is the difference.

Senator Spivak: Mr. Chair, I am well aware of that point.

The Chair: I am sorry to be redundant.

Senator Spivak: No; I thank you for putting it on the record so clearly. However, this provision is reactive. I am not talking about the millions of little things that can happen in ditches. However, remember that the minister has sole discretion to determine what is a minor work. How do we know?

Mr. Roussel: To add to the explanation, in the past there were no standards, no orders, no way of knowing how this project could be done. It was all subjective. We now have the orders that clearly state what applies and what does not apply.

Under this law, people in the oil and gas industry, and owners of golf courses, playgrounds or camping establishments will know what they can do. It is in the public domain. They will read the orders and standards to determine whether they can build a bridge over a creek or a small river. They probably can if they build it in the required fashion.

The Chair: Senator Spivak, Senator Lang and Senator Neufeld wish to raise points of order.

Senator Lang: First, we are not here to argue with the witnesses. The witnesses are here to give their evidence.

Second, my understanding is that a framework will be set up outlining stipulations for building a bridge, for example, and if I go outside those criteria, I can be subject to sanctions.

M. Roussel : Oui, c'est ce qui est prévu.

Le sénateur Spivak : J'ai ma réponse.

Le président : Je précise que, aux termes des anciennes dispositions, des milliers d'ouvrages secondaires de ce type relevaient de procédures que beaucoup estimaient trop lourdes et trop longues. Ce qui se passait, c'est que de nombreux projets étaient soit abandonnés, soit soumis à d'importants retards.

Si j'ai bien compris, donc, la teneur des témoignages — et il faudra que nous le précisions — le gouvernement, après avoir étudié le dossier, a décidé de prévoir, pour les ouvrages secondaires, une exemption en matière d'avis préalable et d'autorisation et, donc, de permettre la construction de ces ouvrages à condition que soient observées les règles généralement applicables. Si ces règles ne sont pas respectées, il y aura plainte et obligation d'enlever l'ouvrage.

Je crois que c'est là, essentiellement, la différence entre les deux régimes.

Le sénateur Spivak : Monsieur le président, c'est bien ce que je pensais.

Le président : Excusez-moi, vous me pardonnerez alors cette explication superflue.

Le sénateur Spivak : Pas du tout, je vous remercie de nous avoir précisé si clairement ce qu'il en est. Cela dit, c'est un régime purement réactif qui est ainsi instauré. Je ne parle pas là des millions de petites choses qui peuvent se produire dans un ruisseau. Mais, n'oubliez pas que le ministre a toute latitude pour décider de ce qui constitue un ouvrage secondaire. Comment le saura-t-on?

M. Roussel : J'ajoute qu'il n'y avait, avant cela, aucune norme applicable, aucuns arrêtés et aucune manière de savoir comment tel ou tel projet serait construit. Tout était entièrement subjectif. Or, il y a maintenant des arrêtés qui précisent très clairement les règles et critères applicables.

Compte tenu des nouvelles dispositions, les entreprises pétrolières et gazières, les propriétaires de terrains de golf, de terrains de jeux ou de terrains de camping sauront précisément ce qu'ils sont autorisés à faire. Tout cela sera maintenant connu. Ils pourront prendre connaissance des arrêtées et des normes applicables afin de savoir si, effectivement, ils sont autorisés à construire un pont au-dessus d'un ruisseau ou d'une petite rivière. Il est probable qu'ils le pourront effectivement, dans la mesure où ils respectent les règles applicables.

Le président : Le sénateur Spivak, le sénateur Lang et le sénateur Neufeld souhaitent invoquer le Règlement.

Le sénateur Lang : D'abord, nous ne sommes pas ici pour ergoter avec les témoins, qui comparaissent devant le comité afin de livrer leurs témoignages.

Deuxièmement, si j'ai bien compris, un cadre réglementaire va fixer les règles applicables, par exemple, à la construction d'un pont, et ceux qui ne respecteront pas les critères ainsi fixés s'exposeront à des sanctions.

I am looking for the criteria within which I must work to abide by the law and to avoid having to wait for two years for a review. That is my understanding of the purpose of legislation.

My philosophy is that there must be more freedom in this process. It is currently almost impossible to do anything. If they do not get what they want through a provincial or federal environmental process, in some cases the Navigable Waters Protection Act is seen as another way of preventing something from happening, and eventually the decision must be taken.

Is the criteria for the various definitions of “works” available? I do not think I have seen it.

Senator Milne: It is not in the orders.

Mr. Roussel: Let us go back to that bridge. Previously, every bridge was subject to a request and approval. I talked about camping grounds, golf courses and all sorts of small things happening left, right and centre. Under this legislation, those works can proceed if people follow the criteria established in the standards.

The Chair: That is the question. What are those criteria established in the standards? You refer to “the order,” and the order is fairly open-ended. In my modest understanding of this subject, the criteria are not set out. Rather, the provision is an enabling one that will lead to the enactment of regulations, which you are in the process of drafting. Is that correct, sir?

Mr. Roussel: The orders for different types of works describe how to move forward with them or how they cannot move forward with them. I used the example of a bridge. I can use the example of a winter crossing or aerial cables. The orders refer to a Canadian Standards Association standard for how an aerial cable is installed across a river or a creek.

Senator Mitchell: We are talking about two things. One is the definition of a minor work, but this definition is of a minor navigable water. These are two different issues.

I understood the other day that once a navigable water is determined to be a minor navigable water, people can build whatever they want on that water, and that there are no standards. They do not have to comply with what otherwise would have been the standards that determined how a project can be built over that water.

That issue is different from how high the cable must be, because once the navigable water is determined to be minor, there is nothing that says how high the cable or the bridge must be or how wide the pylons must be.

Let us not mix apples and oranges. That is the issue. This is what is not clear with Senator Spivak's question.

Senator Spivak: He did not let me finish it.

Il s'agit, je crois, d'établir un certain nombre de critères afin que chacun sache à quoi s'en tenir et afin d'éviter aussi la nécessité d'obtenir une autorisation préalable, avec tous les retards que cela entraîne.

J'applaudis pour ma part cet assouplissement ou cette libéralisation du cadre réglementaire, car, actuellement, il est presque impossible de construire le moindre ouvrage. Actuellement, la Loi sur la protection des eaux navigables est considérée par certains comme un autre moyen d'empêcher ce qui n'a pas pu être empêché en invoquant les procédures provinciales ou fédérales en matière d'environnement.

Avons-nous la liste des critères applicables aux diverses définitions du terme « ouvrage »? Je n'en ai pas, moi-même, eu connaissance.

Le sénateur Milne : Elle ne se trouve pas dans les arrêtés.

M. Roussel : J'aimerais revenir au pont en question. Auparavant, la construction d'un pont était invariablement soumise à une procédure d'autorisation. Je parlais tout à l'heure de terrains de camping, de terrains de golf et de toutes sortes de petits ouvrages pouvant être construits ici ou là. Aux termes des nouvelles dispositions, tous ces ouvrages pourront être construits, dans la mesure où les règles et critères sont respectés.

Le président : Mais c'est justement la question. Quels sont, au juste, les critères établis? Vous avez parlé de « l'arrêté ». Mais cet arrêté me paraît tout à fait extensible, et je dois dire que les critères applicables m'échappent. N'est-ce pas plutôt que la disposition en question permet la prise de règlements que vous êtes, justement, en train de rédiger. Est-ce exact, monsieur?

M. Roussel : Les arrêtés applicables aux divers types d'ouvrages, expliquent ce qui est autorisé et ce qui ne l'est pas. J'ai pris l'exemple d'un pont. Je pourrais également citer l'exemple d'un pont de glace ou de câbles aériens. Les arrêtés se réfèrent aux normes de l'Association canadienne de normalisation en matière d'installation d'un câble aérien au-dessus d'une rivière ou d'un ruisseau.

Le sénateur Mitchell : Mais il s'agit de deux choses différentes. La première est la définition d'un ouvrage secondaire, mais il s'agit là de la définition d'une eau navigable secondaire. Ce sont deux choses différentes.

Je croyais avoir compris, l'autre jour, qu'à partir du moment où une eau navigable est considérée comme secondaire, les ouvrages qui y sont construits ne sont soumis à aucune norme. La construction d'un tel ouvrage est donc affranchie des normes autrefois applicables aux ouvrages construits sur la voie d'eau en question.

Mais il s'agit d'une question autre que celle de la hauteur d'un câble puisque, à partir du moment où une eau navigable est classée comme secondaire, il n'y a plus de critères définissant la hauteur nécessaire du câble, ou du pont, ou la largeur des pylônes.

Ne mélangeons pas. C'est justement la question, et c'est ce que cherchait à élucider sénateur Spivak.

Le sénateur Spivak : Il ne m'a pas laissé terminer.

Senator Mitchell: You imply that if I build something on what would now be a minor navigable water, and Senator Spivak wanted to complain about it for whatever reason — she may say that it was navigable, that she used to canoe down it, or that the structure is wrong — there is no criteria, standard or basis upon which she can complain, because you have already declared the water to be exempt from the act.

On what basis can she say, I used to canoe down there and now I cannot? You will say, that is too bad, but we exempted it before the bridge was built.

Second, who exempts that river? Do I apply to have that minor navigable water exempted, or do I guess? If I have to apply to have it exempted, how will that application speed anything up?

By definition, if I do not have to apply to ensure that that river is established as minor, how do I know if it is minor? When Senator Spivak comes to complain, saying that she wants to canoe there and that she does not think it is a minor water, do you say, after the fact, it is minor, too bad?

Do you see what I am getting at? It is wheels within wheels.

Mr. Roussel: Yes, I see where you are coming from.

Ms. Gillen: Clarity is needed here. Criteria, terms and conditions are listed in the order for both minor works and minor waters. The difference is that the criteria for minor works are specific to the work we are talking about, whether it is a water intake or a winter crossing, et cetera. Then we look at the minor waterways where the criteria are based on the characteristics of that specific waterway.

I will use the example from Dr. Kenny, the Canadian Energy Pipeline Association witness here a couple of weeks ago. She gave excellent examples of the types of waterways we are looking at. These waterways are the types defined under the terms, conditions and criteria in the order. We are not allowing structures to go up on rivers or large lakes. Program officers go out to the field and look at the water. They cannot assess a work because it is not there so they assess what is there, which is the body of water. They have specific criteria and a methodological approach to define whether there is navigability.

Le sénateur Mitchell : Vous laissez entendre que si je construis quelque chose sur ce qui serait dorénavant considéré comme une eau navigable secondaire, et que si, pour telle ou telle raison, le sénateur Spivak souhaite déposer une plainte à ce sujet — elle fera peut-être valoir qu'il s'agit en fait d'une eau navigable puisqu'elle avait l'habitude d'y faire du canoë, ou bien qu'elle estime que la construction envisagée est à déconseiller. Il n'y aura, dans ces conditions-là, pas de critères ou de normes qu'elle pourra invoquer à l'appui de sa plainte, étant donné que vous avez déjà décidé que ces normes ne s'appliquent pas aux eaux secondaires.

Comment pourra-t-elle faire voir qu'elle avait l'habitude de faire du canoë sur ce plan d'eau, mais qu'elle ne pourra, dorénavant, plus en faire? Vous lui répondrez simplement que c'est regrettable, mais que la construction du pont n'était pas soumise à autorisation.

Deuxièmement, qui va décider que la rivière en question constitue une eau navigable secondaire? Dois-je demander une exemption pour la rivière en question? Dans ce cas-là, comment peut-on dire que les nouvelles dispositions vont permettre d'accélérer les choses?

N'est-il pas logique de dire que si je n'ai aucune demande à présenter pour obtenir que la rivière en question soit classée comme voie d'eau secondaire, comme vais-je savoir qu'il s'agit effectivement d'une voie d'eau secondaire? Lorsque le sénateur Spivak viendra porter plainte, faisant valoir qu'elle souhaite pouvoir continuer à y faire du canoë et qu'elle ne considère pas du tout qu'il s'agit d'une voie d'eau secondaire, allez-vous lui répondre une fois construit le pont, qu'il s'agit effectivement d'une voie d'eau secondaire et qu'il est infiniment regrettable qu'elle ne puisse plus faire de canoë?

Vous voyez où je veux en venir? C'est tout un engrenage.

M. Roussel : Oui, je comprends tout à fait.

Mme Gillen : Tentons d'y voir clair. Les critères, les termes et les modalités applicables sont énumérés dans l'arrêté, tant pour les ouvrages secondaires qu'en ce qui concerne les eaux navigables secondaires. La différence est qu'il existe des critères précis applicables aux divers types d'ouvrages secondaires, qu'il s'agisse d'une prise d'eau, d'un pont de glace, ou quoi que ce soit. Puis, il y a les critères applicables aux eaux navigables secondaires, chaque type de cours ou de plan d'eau se voyant appliquer des critères adaptés à ses caractéristiques particulières.

Permettez-moi de rappeler l'exemple cité ici il y a quelques semaines par Mme Kenny, représentant l'Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques. Elle a fourni plusieurs excellents exemples du genre de voies navigables qu'envisage le texte. Dans l'arrêté, ces eaux sont définies en fonction de divers critères très caractéristiques. Nous ne permettons pas la construction de structures sur des rivières ou sur de grands lacs. Des agents de programme vont se rendre sur les lieux et voir quelle est la situation des eaux en question. Ils ne peuvent pas se prononcer sur l'ouvrage envisagé, puisqu'il n'existe pas encore, mais ils se prononceront sur ce qu'ils peuvent voir, c'est-à-dire les eaux en question. La navigabilité de ces eaux est jugée en fonction de critères précis, qui s'inscrivent dans le cadre de toute une méthode.

Senator Mitchell: Is that approach under this new act?

Ms. Gillen: It is under the order. There is methodology behind that assessment.

Senator Mitchell: The company must still have an inspector go out.

Ms. Gillen: No, they will take the criteria available and use their expertise. We are talking about a combination of science, expertise and common sense. These organizations, these proponents, and our officers and managers who have 25 years, 30 years or more of experience in dealing with these types of waterways will take the methodology and criteria to ensure that the water falls under the definition of a minor waterway.

Senator Mitchell: Your inspector will do that?

Ms. Gillen: They would. It is not necessarily our inspector. In the past, our inspector would go and use these criteria and methodology to determine whether the water was minor. We have worked with the proponents to build that specific criteria and methodology.

Senator Mitchell: The proponent will not apply; they will simply make the decision.

Ms. Gillen: It is based on the criteria.

Senator Mitchell: Yes, right. If Senator Spivak complains about the fact that the structure they built — which can be major, not minor — impedes her ability to canoe three months of the year, are there any criteria upon which her complaint can be based? Alternatively, because it has been exempted, is there no basis upon which she can complain? The complaint solution does not work in that case.

Ms. Gillen: If there is reason to believe that this waterway is definitely navigable and someone made a grave error, we go back to that site and assess it. We would say this work is out of class and now must go through the formal process.

What is missing here is the understanding that there is an extensive methodological approach to assessing whether a minor waterway is minor. We do not simply go out and stick something in the middle of the water. A large structure in a minor water will not likely happen because the level of navigability in that water is deemed minor. We would not have a huge bridge.

Senator Mitchell: The difference is not that there are new criteria. There are criteria now, and criteria under the new act. The difference is an inspector will not make the decision about whether those criteria apply or do not apply; the proponent will.

Le sénateur Mitchell : Une telle approche est-elle prévue dans la nouvelle loi?

Mme Gillen : Elle l'est dans l'arrêté. Le classement repose en effet sur une approche méthodique.

Le sénateur Mitchell : Mais, il faut tout de même, alors, qu'il y ait une inspection préalable?

Mme Gillen : Non. L'entreprise qui envisage de construire quelque chose va simplement agir en fonction des critères définis. Il s'agit d'un mélange de science, de connaissances spécialisées et de bon sens. Les organisations en question, celles qui proposent la construction d'un ouvrage, et nos agents et cadres qui ont 25 ou 30 années d'expérience en ce domaine, vont, en appliquant les méthodes et les critères que nous avons retenus, s'assurer que les eaux en question appartiennent bien à la catégorie des eaux secondaires.

Le sénateur Mitchell : Et ce sera la tâche de votre inspecteur?

Mme Gillen : Oui, mais pas nécessairement notre inspecteur. En effet, auparavant, nos inspecteurs se rendaient sur place afin de voir si, au vu des critères et des méthodes applicables, il s'agissait effectivement d'eaux secondaires. Nous avons, de concert avec les proposeurs, établi les critères et les méthodes qui vont dorénavant s'appliquer.

Le sénateur Mitchell : Ainsi, le proposeur n'aura pas à déposer de demande; il lui suffira de décider de construire un ouvrage.

Mme Gillen : Oui, mais dans le respect des critères applicables.

Le sénateur Mitchell : Bon. Si, par conséquent, le sénateur Spivak se plaint que l'ouvrage construit — qui pourrait être un ouvrage majeur et non un ouvrage secondaire — l'empêche de passer, chaque année, trois mois à faire du canoë, pourra-t-elle, à l'appui de sa plainte, invoquer certains critères? Ou est-ce, au contraire, que dans la mesure où les eaux en question ont fait l'objet d'une exemption, une plainte à cet égard serait irrecevable? En pareille hypothèse, le système fondé sur le dépôt d'une plainte ne va pas fonctionner.

Mme Gillen : S'il y a des raisons de penser que les eaux en question étaient en fait navigables et que quelqu'un a commis une grosse erreur, nous réexaminerons la chose et procéderons à un nouveau classement. Nous dirons qu'effectivement, l'ouvrage en question relevait d'une autre catégorie et nous lui appliquerons la procédure qui convient.

Ce qu'il faut comprendre, c'est que la décision de classer telle ou telle voie d'eau dans la catégorie des eaux secondaires est basée sur une approche très méthodique. Il n'est pas question de construire n'importe quoi sur un plan d'eau. Il est clair qu'on ne devrait pas construire de gros ouvrages sur des voies secondaires, parce que, justement, les eaux en question ne peuvent pas accueillir un important trafic. On n'y verra donc pas construire un grand pont.

Le sénateur Mitchell : La différence ne provient pas du fait qu'on a établi de nouveaux critères. Les nouvelles dispositions prévoient effectivement des critères, mais la différence provient du fait que ce n'est pas l'inspecteur, mais le proposeur qui décidera si les critères en question s'appliquent à la situation en cause.

Ms. Gillen: Yes.

Senator Mitchell: Then, all that is left is complaint.

Ms. Gillen: I want to state for the record that there is a methodological approach that is used by professionals and the department in determining minor waterways. We take that approach seriously. We do not simply throw things up in waterways where we know there is a great potential for navigation or things that have environmental considerations. We look at the relevant factors within that body of water.

There is a list of criteria, terms and conditions in the order. However, I can see the confusion because the methodology behind the list is not necessarily there for it to make sense. That is what our brochures are for.

Senator Spivak: I want to make clear that we understand there must be a balance between development and the long standing right to navigation, which is an important right in Canada. I am not arguing with the witnesses, Senator Lang, if this is what you are saying; I am trying to obtain information. My point is not on the complaint or the methodology; it is on enforcement.

For example, you have about six navigation officers for the entire western and Arctic regions. That means enforcement is reactive. There could be all kinds of things happening that you do not know about in advance for minor waters. The work might have damaged the waterway by the time you know about it and there is a complaint. This enforcement is reactive and that has changed the way things were done before.

There is no question in my mind that we had to reform the system where they had to apply for every minor work, but we are talking balance. My question is about the balance of enforcement.

Mr. Roussel: We will enforce where we need to enforce.

Senator Spivak: How will you do that?

Mr. Roussel: We have the capacity to enforce the laws under our program. I have said to this committee that the NWPA program has about 65 people across the country. Approximately 40 of them are officers. We have told the committee that we are adding about 10 per cent additional resources. One focal point will be to conduct a lot of awareness and education as part of the implementation of the act.

Mme Gillen : C'est cela.

Le sénateur Mitchell : Il ne reste alors que la possibilité de déposer une plainte.

Mme Gillen : Je tiens à préciser, aux fins du compte rendu, que le classement d'un cours d'eau dans la catégorie des eaux secondaires est effectué par des spécialistes qui ont recours, pour cela, à des méthodes éprouvées. Il s'agit de quelque chose que nous prenons tout à fait au sérieux. Il n'est pas question de permettre la construction de n'importe quoi sur des eaux hautement navigables ou là où s'imposent des considérations environnementales. Nous examinons, bien sûr, tous les facteurs pertinents.

L'arrêté comprend une liste de critères, de conditions et de modalités. Je comprends, cependant, que cela puisse prêter à confusion, car une simple lecture de la liste ne laisse pas apparaître les méthodes employées pour les définir. C'est pour cela que nous publions un certain nombre de brochures explicatives.

Le sénateur Spivak : Je tiens à dire que nous comprenons fort bien la nécessité de parvenir à un équilibre entre les impératifs du développement et ce très ancien droit à la navigation, qui, au Canada, revêt une importance particulière. Je ne souhaite aucunement, sénateur Lang, ergoter avec nos témoins, si c'est ce que vous me reprochiez. Ma préoccupation ne se situe pas au niveau de la plainte ou des méthodes employées, mais au niveau de l'application de la loi.

Il n'y a, par exemple, que six agents de la navigation pour les régions de l'Ouest et de l'Arctique. Cela veut dire que l'application de la loi revêt un caractère essentiellement réactif. Il pourrait ainsi se passer dans des eaux secondaires toutes sortes de choses dont on n'aurait connaissance qu'après coup. L'ouvrage en question peut, par exemple, avoir déjà endommagé la voie d'eau lorsque la plainte est déposée. Ce genre d'application réactive de la loi est un grand changement par rapport à ce qui se faisait auparavant.

Je ne doute aucunement qu'il ait effectivement fallu réformer le système puisqu'avant la construction du moindre petit ouvrage exigeait le dépôt d'un dossier. Il s'agit, effectivement, de parvenir à un équilibre, mais ma question concerne, justement, le nécessaire équilibre au niveau de l'application de la loi.

M. Roussel : Nous l'appliquerons partout où il y a lieu de l'appliquer.

Le sénateur Spivak : Et comment ferez-vous cela?

M. Roussel : Nous avons les moyens d'assurer l'application de la loi. J'ai déjà eu l'occasion de préciser, à l'intention des membres du comité, que le programme que nous avons instauré dans le cadre de la Loi sur la protection des eaux navigables emploie environ 65 personnes dans les diverses régions du pays. Environ 40 d'entre elles sont des agents. Nous avons en outre dit au comité que nous allions procéder à une augmentation de 10 p. 100 des ressources affectées à ce programme. Nous allons notamment insister sur la sensibilisation et la pédagogie.

If all hell broke loose, we can bring the Atlantic people here and send a couple there. We will build a legal case against those rogue individuals causing problems to Canadians. NWPA is one act and the Canada Shipping Act is another that we apply. Marine Safety is an organization of 650 employees. I can tell you we will not be pushed around when it comes to compliance and enforcement. That is what we do for a living. You can count on me.

Ms. Gillen: I wanted to clarify that the concept of minor works is not a new concept in a sense.

Senator Spivak: We are talking about minor waters.

The Chair: There are two different things.

Ms. Gillen: Yes, exactly. The overall concept I am talking about for exemptions is not a new concept. Section 5(2) of the old act spoke to the same types of works and orders.

Senator Milne: My question follows on that point. Nowhere in these orders can I see a definition of minor works. That definition is left up completely to the discretion of the minister.

The Chair: The definitions are in the main body of the act, not in the order. The order has been made under the main act.

Senator Milne: Is there a definition in the main body of the act?

Ms. Gillen: There are eight classes of the minor works, which are listed in the order. If there is a structure not listed in the order, they are not a minor work.

Senator Milne: Nothing in here says "minor works." Okay, I found "Minor Works and Waters."

Senator Milne: Docks and boathouses, to begin with, do not have to be minor works.

Ms. Gillen: No, they do not.

Senator Milne: What will be the breakdown? As I was pointing out to someone yesterday in defining "navigable waters," when building a dock or a boathouse, it cannot be less than 15 metres, I believe, from a lot line. On many of our older lakes, many cottage lots are not 30 metres wide. Anything built in front of a cottage, on Lake Simcoe, for example, will be within 15 metres of their neighbours, which would be a prohibited work, according to this definition. Therefore, all the docks around Lake Simcoe, every single one of them, is now illegal. Look at the patterns of settlement in French Canada, where the rivers served as the roads. Every landowner was given frontage on a river and the landowner divided that frontage between successive generations. Today, those strips of land might be only 10 metres to 15 metres wide; and they all front on the river. According to the material before

Au pire, nous pourrions faire appel à nos spécialistes dans la région de l'Atlantique, ou renforcer leurs effectifs. Nous intenterions une action en justice contre les indésirables qui agiraient ainsi au détriment de l'intérêt des Canadiens. Nous appliquons la Loi sur la protection des eaux navigables et nous appliquons aussi la Loi sur la marine marchande du Canada. La Sécurité maritime est un organisme qui comprend 650 personnes. Je peux vous assurer que lorsqu'il s'agit de faire respecter les lois et réglementations en vigueur, nous ne nous laissons pas intimider. C'est notre métier et je vous assure que vous pouvez compter sur moi.

Mme Gillen : Permettez-moi d'ajouter que dans une certaine mesure, la notion d'ouvrages secondaires n'est pas nouvelle.

Le sénateur Spivak : Nous parlions d'eaux secondaires.

Le président : Ce sont deux choses différentes.

Mme Gillen : Oui. Je parlais des exceptions qui, effectivement, ne sont pas quelque chose de nouveau. Le paragraphe 5(2) de l'ancienne loi s'appliquait en effet, aux mêmes types d'ouvrages et ordres ministériels.

Le sénateur Milne : Ma question a justement trait à cela. Je ne vois dans l'arrêté aucune définition de ce qu'on entend par ouvrages secondaires. La question est entièrement laissée à l'appréciation du ministre.

Le président : Les définitions figurent non pas dans l'arrêté, mais dans le corps de la loi.

Le sénateur Milne : Le dispositif de la loi contient-il effectivement une définition?

Mme Gillen : L'arrêté énumère huit catégories d'ouvrages secondaires. Si une structure ne figure pas parmi celles-ci, il ne s'agit pas d'un ouvrage secondaire.

Le sénateur Milne : Je n'ai vu aucune disposition intitulée « ouvrages secondaires ». Ah bon, j'ai trouvé « ouvrages et eaux secondaires ».

Le sénateur Milne : Un quai ou une remise à embarcations ne sont pas nécessairement des ouvrages secondaires.

Mme Gillen : C'est vrai.

Le sénateur Milne : Où va-t-on tracer la ligne? Je disais hier à quelqu'un au sujet de la définition de « eaux navigables », qu'un quai ou une remise à embarcations doit être construit à plus de 15 mètres de la limite du lot. Or, sur bon nombre de nos lacs, beaucoup de lots ne mesurent pas 30 mètres de large. Ainsi, sur le lac Simcoe, tout ce qu'on pourrait construire devant un chalet, se trouverait à moins de 15 mètres des voisins et constituerait donc, aux termes de cette définition, un ouvrage interdit. Cela veut dire que tous les quais construits sur le lac Simcoe, se retrouvent tout d'un coup en situation irrégulière. Songez à la manière dont s'est effectué le peuplement du Canada français. Les rivières étaient les axes de transport. Chaque propriétaire foncier a reçu une certaine étendue riveraine et, à chaque génération, cette étendue a été divisée. Aujourd'hui ces bandes de terrain qui donnent

us, the river must be more than 30 metres or 50 metres from its route of navigation but many of those rivers are not 100 metres wide.

Ms. Gillen: We are focusing on the work and not on the water with minor works. If someone builds a dock, it must fall under the criteria listed under docks and boathouses criteria. They can build that dock on a lake but they have to ensure that they do not impede navigation substantially. Those are the types of docks —

Senator Milne: According to this definition, it cannot be within 15 metres of the lot line.

Ms. Gillen: Correct.

Senator Milne: If their lot is only 15 metres wide, what will you do? There might already be a dock in place that they want to extend by one foot.

Ms. Gillen: Then they have to apply. It becomes a situation where they have to apply.

Senator Milne: I hope that you are mounting a massive public relations campaign about this situation because you are applying the law and I have not seen any public relations campaign about it, Mr. Roussel.

Ms. Gillen: Minor works that are docks and boathouses are popular. We have been at boat shows and trade shows and found the topic to be popular. We have had absolutely no issues with it at all. In fact, people are happy to have the criteria.

Senator Milne: What do you mean by “popular?” Have people been concerned about this issue?

Ms. Gillen: The concern is about having to apply to build a dock that has no impediment to navigation. This situation is where the criteria come in handy for dock owners who want to build a dock on their property without going through the onerous process. The program has been going on for two years and has been successful.

Senator Milne: Say I own a cottage on Lake Simcoe and my lot is perhaps 20 metres wide. The cottages are cheek by jowl along the shore in some places. Say the dock is rotted away and has to be replaced. Do I have to apply?

Ms. Gillen: Can you repeat the question?

Senator Milne: Whatever I build will be within 15 metres of my neighbour. I recently bought the cottage, the dock has rotted away and I want to replace it. Do I have to apply?

Ms. Gillen: Is it a minor work? Is it a dock that you have received an application for? Has it been approved?

Senator Milne: That is what I am asking.

sur la rivière peuvent n'avoir que 10 ou 15 mètres de large. Or, selon le texte qui nous a été remis, l'ouvrage doit se trouver de 30 à 50 mètres de tout chenal de navigation alors que beaucoup de ces rivières n'ont même pas 100 mètres de large.

Mme Gillen : En matière d'ouvrages secondaires, nous attachons davantage d'importance aux caractéristiques de l'ouvrage qu'à celle des eaux. Si quelqu'un construit un quai, par exemple, il faut que cette construction réponde aux critères figurant à la rubrique « Petits quais et remises à embarcations ». On peut donc construire un quai sur un lac, mais il faut faire en sorte de ne pas gêner la navigation. Voilà le genre de quai que —

Le sénateur Milne : Et selon la définition, un tel quai ne peut pas être construit à moins de 15 mètres de la limite du lot.

Mme Gillen : C'est exact.

Le sénateur Milne : Mais que faire si le lot n'a que 15 mètres de largeur? Peut-être qu'un quai se trouve déjà là et qu'il s'agit simplement de l'agrandir un petit peu. Il faut alors une demande d'autorisation.

Mme Gillen : Dans ce cas-là, la procédure d'autorisation s'applique.

Le sénateur Milne : J'espère que vous allez lancer une grande campagne d'information, car vous entendez appliquer de nouvelles mesures, mais je n'ai pas eu le moindre écho d'une campagne d'information, M. Roussel.

Mme Gillen : Les gens aiment beaucoup les petits quais et les remises à embarcations. Nous avons assisté à des salons nautiques et à des salons professionnels et nous avons pu voir qu'il s'agit d'un sujet très populaire. Nous n'avons éprouvé aucun problème de ce côté-là. Je dirais même que les gens sont plutôt contents qu'on ait adopté des critères en ce domaine.

Le sénateur Milne : Qu'entendez-vous par « populaire »? Est-ce une question qui préoccupe la population?

Mme Gillen : Il s'agit de construire un quai qui ne gêne pas la navigation. Les propriétaires sont donc heureux de pouvoir construire un quai sur leur propriété sans avoir à engager une lourde procédure. Ce programme est appliqué depuis maintenant deux ans et donne de bons résultats.

Le sénateur Milne : À supposer que je sois propriétaire d'un chalet sur le lac Simcoe et que mon terrain mesure 20 mètres de large. À certains endroits, les chalets se trouvent effectivement les uns sur les autres. À supposer que mon quai soit tombé en ruine et qu'il faille le remplacer. Dois-je demander l'autorisation?

Mme Gillen : Pourriez-vous répéter votre question?

Le sénateur Milne : Quel que soit l'emplacement que je choisis, ce sera à moins de 15 mètres de mon voisin. Disons que j'ai récemment acheté un chalet, que le quai est tombé en ruine et que je souhaite le remplacer. Dois-je solliciter une autorisation?

Mme Gillen : S'agit-il d'un ouvrage secondaire? S'agit-il d'un quai pour la construction duquel vous avez déposé une demande? Celle-ci a-t-elle été approuvée?

Le sénateur Milne : C'est justement ce que je vous demande.

Ms. Gillen: Was it approved in the past — the original state of the dock.

Senator Milne: Who knows? I just bought this place.

Ms. Gillen: It depends. If the work is obviously unlawful and needs to be reconstructed, you will have to apply. If it is a minor work, you can redo it, in accordance with the criteria again.

Senator Milne: I do not think that information will be much help to the property owners.

Ms. Gillen: If the work is not in compliance with the criteria, you will have to redo it. Otherwise, you will have to go through the formal process.

Senator Milne: It is not in compliance with the criteria because it cannot be in compliance.

The Chair: That is one of the reasons we have the five-year review. Experience will tell whether it is workable.

Senator Lang: For the record, one of the most significant sections of the bill applies to penalties. We have all forgotten this provision. Until now, as I understand, for \$5,000, I can do almost anything I want to do. An officer can show up, fine me \$5,000 and I carry on with what I am doing. My understanding is that the penalty has increased to \$50,000, which could apply per day if I do not cease and desist the work. For the record, we have to understand that this legislation is an important move forward from the point of view of ensuring that people adhere to the rules in respect of navigable waters.

The other point is that in reading this legislation and following what Mr. Roussel has said, it seems to me that the department has a good understanding of working in conjunction with companies involved in this kind of activity. I take as an example the oil and gas business in Alberta realizing certain things can be done fairly expeditiously as long as they adhere to the criteria. The criteria have been identified in a general sense, for both minor navigable waterways and minor works. My experience has been in the construction business building bridges. On a minor waterway when trying to complete construction of a public works project within a certain time frame, they receive a penalty if they are late. This legislation will aid and abet a small contractor knowing that they are working on minor navigable waterways; and the term is defined.

We must give credence to both the department and industry that things can proceed with the understanding that rules are in place and if the rules are not met, they will be heavily penalized.

Mme Gillen : Le quai avait-il été autorisé à l'origine?

Le sénateur Milne : Qui sait? Disons que je viens d'acheter le chalet.

Mme Gillen : Cela va dépendre. Si l'ouvrage est manifestement irrégulier, et qu'il a besoin d'être reconstruit, il vous faudra déposer une demande. Mais s'il s'agit d'un ouvrage secondaire, vous pourrez le réparer dans la mesure où vous respectez les critères.

Le sénateur Milne : Je ne pense pas que ces précisions seront très utiles aux propriétaires de chalets.

Mme Gillen : Si l'ouvrage n'est pas conforme aux critères, il faudra le refaire. Sans cela, il vous faudra suivre la procédure prévue.

Le sénateur Milne : Il n'est manifestement pas conforme aux critères, car c'est impossible qu'il le soit.

Le président : C'est pour cela que nous avons prévu un examen quinquennal des dispositions de la loi. Ce n'est que dans quelque temps que nous saurons si le nouveau régime donne les résultats voulus.

Le sénateur Lang : Je tiens à préciser que l'une des principales dispositions du projet de loi concerne les sanctions. Or, nous semblons tous avoir oublié cela. Si j'ai bien compris, jusqu'ici en acquittant une amende de 5 000 \$, j'étais autorisé à faire presque n'importe quoi. Un agent d'application se présentait chez moi, m'imposait une amende de 5 000 \$ et je pouvais continuer comme avant. Or, il me semble que la sanction est maintenant portée à 50 000 \$ et je suis passible de cette amende pour chaque journée où je persiste dans mes travaux. J'insiste sur le fait qu'il s'agit là d'un changement très important dans l'application des règles concernant les eaux navigables.

La lecture du texte et les explications fournies par M. Roussel me donnent l'impression que le ministère semble être parvenu à concerter son action avec celle des entreprises intervenant dans ce domaine. Je cite à cet égard l'exemple des entreprises gazières et pétrolières de l'Alberta qui comprennent qu'elles peuvent éviter les lenteurs et lourdeurs procédurales tant qu'elles respectent les critères applicables. J'ai une certaine expérience professionnelle de la construction des ponts. Tout retard dans la construction d'un ouvrage public sur les eaux secondaires expose à des pénalités. Les nouvelles dispositions seront utiles aux petits entrepreneurs de construction qui seront ainsi fixés sur les modalités des projets de construction sur des eaux navigables secondaires. Je précise que ce terme est, effectivement, défini.

J'estime qu'il nous faut faire confiance aussi bien au ministère qu'aux secteurs concernés, qui vont dorénavant savoir quelles sont les règles applicables et les lourdes sanctions auxquelles ils s'exposent en cas d'inobservation.

Senator Neufeld: Everyone looks in every corner they can possibly look to find out what might go wrong when rules or regulations are amended to modernize an act that came into force in 1882. I appreciate all the questions.

I know the point about the number of people has been raised by me and a number of others so I will not belabour the point. However, approximately 70 people have been responsible for this type of work over the last 10 years. Has that number changed dramatically in the last five years or is it the same?

Mr. Roussel: That is a good question. The staff within the NWP program is stable. We are at the average of the public service renewal with a natural attrition of roughly 5 per cent per year. In general, the number of people who have worked for us has been the same for a good decade, at least. Some people have 20 years to 25 years of experience in the NWP program.

Senator Neufeld: That point is important for all of us to remember. It is not a new phenomenon that this number of people has regulated this act for many years. Other than the frustration of having to apply for everything, both for your staff and for proponents out there, you are trying to alleviate that frustration a bit so that you can watch the things that should be watched more. I am a firm believer in that type of regulation. We hit the ones who are doing things wrong with a hammer rather than hitting everyone.

I go back to docks and boathouses. What happened before the ministerial orders? What happened before the changes? Were there any regulations? Did people do whatever they wanted to? Were they allowed to build their docks and boathouses however they wanted, or was there something similar previously?

Maybe I should not ask that question. I will ask only the first question.

Ms. Gillen: I think it is both. Docks, boathouses and other such structures could have gone through the section 5(2) process, which means they would have been exempt from the provisions of the act if there was no significant impact on navigation.

Second, people put them up with no criteria and we would not know about them until we received a complaint or came upon them during another assessment.

Senator Neufeld: In that case, there has not been a dramatic change, other than, as Mr. Roussel said earlier, over the next several years you will attempt to bring regulations into force so that these ministerial orders will no longer be required. I fully understand that change, too. There must be millions of rivers,

Le sénateur Neufeld : Lorsqu'il s'agit de changer les règles ou règlements applicables afin d'actualiser une loi qui remonte à 1882, chacun, bien sûr, s'interroge afin de voir quels pourraient être les inconvénients des nouvelles dispositions. Toutes les questions posées sont donc utiles.

Plusieurs personnes, dont moi, ont soulevé la question de l'importance des équipes affectées à la mise en application des lois et règlements, et je n'insisterai donc pas sur ce point. Ces 10 dernières années, 70 personnes environ étaient affectées à cette tâche. Ces effectifs ont-ils beaucoup augmenté au cours des cinq dernières années?

M. Roussel : C'est une question qu'on peut légitimement poser. Les équipes du programme de la LPEN restent stables. L'évolution de nos effectifs se situe dans la moyenne du renouvellement des personnels de la fonction publique, avec une réduction naturelle d'environ 5 p. 100 par an. Je veux dire, d'une manière générale, que nos effectifs sont stables depuis au moins 10 ans. Certains travaillent au programme de la LPEN depuis 20 ou 25 ans.

Le sénateur Neufeld : Je pense que c'est quelque chose qu'il ne faut pas perdre de vue. Il ne s'agit donc pas d'un phénomène nouveau, car des spécialistes s'occupent de la question depuis de nombreuses années déjà. Il s'agit d'éviter autant que possible les lourdeurs administratives, tant dans l'optique des gens du ministère que dans l'optique des utilisateurs, et de concentrer l'attention sur ce qu'il convient de surveiller de plus près. Je suis tout à fait partisan de ce type de réglementation. Il est préférable de sanctionner sévèrement les fautifs que de compliquer la vie de tout le monde.

Je souhaite maintenant revenir à la question des petits quais et des remises à embarcations. Que se passait-il avant cet arrêté ministériel? Que se passait-il avant les nouvelles dispositions adoptées? Existait-il une réglementation; ou chacun pouvait-il faire comme bon lui semblait? Chacun pouvait-il installer un quai ou construire une remise à embarcations là où il le voulait, où y avait-il tout de même une réglementation comparable à cet arrêté?

Peut-être ne devrais-je pas demander cela. Je vais m'en tenir à ma première question.

Mme Gillen : Les deux sont vrais. Les quais, les remises à embarcations et autres ouvrages pouvaient relever du paragraphe 5(2), ce qui veut dire qu'ils pouvaient être construits dans la mesure où ils ne gênaient pas sérieusement la navigation.

Et puis, il y a également les gens qui élèvent des ouvrages sans tenir aucun compte des critères de construction et, dans ce cas-là, nous en ignorons l'existence tant que personne n'a déposé de plainte ou l'on en prend connaissance à l'occasion d'une évaluation.

Le sénateur Neufeld : Cela étant, les changements apportés ne sont pas radicaux si ce n'est que, comme M. Roussel nous le disait tout à l'heure, dans les quelques années qui suivent, il va s'agir d'édicter des règlements qui rendront superflus les arrêtés ministériels. J'en comprends d'ailleurs la raison. Il y a sans

waterways and lakes across the country, and it must be difficult to create a regulation that applies to each of them. One-size-fits-all does not always work.

I am happy with those two responses, chair. I think these people are doing exactly what they say they are doing under the act, which happens to be not much different from what we are talking about today. We may be searching too much for something wrong. If we do not make some mistakes, we are not moving forward or changing things for the betterment of everyone. I think we should be happy that they are attempting to improve legislation from 1882, when all our needs have changed.

I do not say we should dam every river, but there must be a middle-of-the-road way to move ahead. I think they are trying to move ahead in a rational way without moving too fast. They could write a lot of regulations for us tomorrow, and we would not be happy with them either. Give them a chance to work out this matter and consult with the people so we can have a system that will work for everyone.

Ms. Gillen: Thank you for that, senator. You raise an excellent point. Something has changed in that we now have terms and conditions on minor works. Before, under section 5(2), there were none. Safety provisions are increased with that one change alone. That point is important.

Senator Lang: I will change gears for a second. Under aerial cables and power communications under the minor works and waterways interpretation order, we talked about charted navigable waters. Do we have a list of charted navigable waters?

Ms. Gillen: The Canadian Hydrographic Service carries a full databank of those waters.

Senator Lang: Would that be 200,000 rivers?

Ms. Gillen: They have the whole gamut on their website. Their website is an excellent resource.

Senator Lang: Does that databank assist a proponent in learning whether a waterway is a minor navigable water or a major navigable water?

Ms. Gillen: Yes, that source would be a good place to start.

Senator Mitchell: Have you received many new applications as a result of the economic stimulus initiative? Have you suddenly been overwhelmed with new applications for projects?

Ms. Gillen: I am not an expert in this subject. I think we are all still learning in the program; we are trying to catch up. It has been a challenge, but with the major resource management office and the infrastructure push, we are speeding up. It is not a matter of a

doute des millions de rivières, cours d'eau et lacs dans notre pays et il doit en effet être très difficile d'élaborer une réglementation qui englobe une telle diversité.

Je suis satisfait, monsieur le président, des réponses qui m'ont été données. J'estime que les gens du ministère font exactement ce que prévoit la loi, ce qui n'est d'ailleurs pas tellement différent de ce qui se faisait jusqu'ici. Évitions de critiquer systématiquement, car si nous ne prenons pas le risque de commettre quelques erreurs, nous n'avancerons pas et nous manquerons l'occasion d'apporter des changements qui sont dans l'intérêt général. Nous devrions, au contraire, être contents que l'on cherche à améliorer une loi qui remonte à 1882, étant donné l'évolution des besoins.

Je n'entends nullement par cela qu'il faille construire un barrage sur chaque rivière, mais il faut bien trouver la voie moyenne qui nous permette tout de même de progresser. J'estime qu'ils tentent de faire évoluer les choses de manière rationnelle sans aller trop vite. Ils pourraient se presser d'élaborer une réglementation, mais je ne pense pas que cela nous satisferait. Laissons-les donc poursuivre leurs efforts en concertation avec les usagés afin que nous puissions aboutir à un système qui sera dans l'intérêt de tout le monde.

Mme Gillen : Merci, sénateur. Vous avancez un excellent argument. Dorénavant, la construction d'ouvrages secondaires est soumise à un certain nombre de conditions, alors que sous le régime du paragraphe 5(2), ce n'était pas le cas. Ce simple changement a notamment amélioré la sécurité. Cela me paraît important.

Le sénateur Lang : Je vais maintenant changer de sujet. Sous la rubrique « Câbles aériens — Énergie et télécommunications » de l'arrêté sur les ouvrages et les eaux secondaires, il est question de plans d'eau navigables cartographiés. Avons-nous une liste de ces plans d'eau navigables?

Mme Gillen : Le Service hydrographique du Canada a répertorié ces plans d'eau dans sa banque de données.

Le sénateur Lang : Le nombre de rivières cartographiées s'élèverait-il à 200 000?

Mme Gillen : Tous les plans d'eau sont répertoriés sur leur site Internet qui peut être très utilement consulté.

Le sénateur Lang : Cette banque de données permet-elle à un proposeur de savoir si tel ou tel plan d'eau constitue des eaux navigables secondaires ou des eaux navigables plus importantes?

Mme Gillen : Oui, cette banque de données serait pour cela un bon point de départ.

Le sénateur Mitchell : Avez-vous constaté, après la prise de mesures de relance économique, une augmentation du nombre de demandes? Avez-vous, tout d'un coup, été inondés de nouvelles demandes de construction?

Mme Gillen : Ce n'est pas vraiment mon domaine de compétence. Je pense que nous en sommes encore aux débuts. Cela n'a pas été facile, mais nous assistons actuellement à une montée en puissance avec des mesures en faveur des

lot applications coming in; rather, we are trying to speed up the process. We are playing a bit of catch-up right now.

Mr. Roussel: The figures change every day. We tabled with this committee, at your request, a sampling of infrastructure projects that might be affected by the NWPA amendments. You also asked for specific examples of how this amended act will benefit those projects, and we produced those examples.

Of our sampling of about 438, about 160, or close to 35 per cent, can be affected by the NWPA. We do not have the specific details. You have to give the public servants the time to go through the pile. One of the last figures on the infrastructure stimulus is that approximately 700 files came in.

Senator Mitchell: As a result of the —

Mr. Roussel: Not as a result of the amendment; as a result of the government initiatives and the different infrastructure projects.

Senator Mitchell: One argument in defence of these amendments is that they will allow for a more streamlined process so that we will not inhibit this enormous number of capital infrastructure projects that have been initiated as a result of the economic stimulus package.

Have you received a lot of new applications?

Mr. Roussel: We have received applications. Because the amended act and the orders are new, we are receiving all sorts of things that our staff must triage and send back to the proponents. We have provided specific examples. If you look at the chart in Annex B of what we produced for you on May 26, we are talking about 60 bridges in Ontario that can go ahead with resurfacing work and so forth. That is a tremendous number of projects — 60 bridges. For contractors or governments to be able to say they are complying with the NWPA portions, these resources are not being spent on that requirement. It frees up time for us, and we are happy with that situation.

Senator Mitchell: You said that you have 10 per cent more staff. Is that number roughly 70 people?

Mr. Roussel: I mentioned eight new staff for this fiscal year. We will analyze that requirement during the year and will probably have that number for the next fiscal year.

Senator Mitchell: Are they all inspectors?

Mr. Roussel: There will be a mix of officers and support staff to put the new regime in place.

I will take this opportunity to respond to Senator Milne on the portion regarding awareness and education of our stakeholders. Marine Safety has two national forums each year, called the

infrastructures et le Bureau de gestion des grands projets. Ce n'est pas tellement l'augmentation du nombre de demandes, mais plutôt l'accélération du processus. Pour l'instant, nous sommes dans une sorte de période d'adaptation.

M. Roussel : Les chiffres changent d'un jour à l'autre. Le comité nous avait demandé de lui remettre un échantillon de projets d'infrastructure susceptibles d'être affectés par les modifications apportées à la LPEN. Vous nous aviez demandé des exemples précis des avantages que les nouvelles dispositions procureraient à certains projets et nous avons pu vous les fournir.

Selon notre échantillon de 438 projets, environ 160, c'est-à-dire 35 p. 100 du total seront touchés par la LPEN. Nous n'avons pas de détails plus précis, car il faut laisser aux fonctionnaires le temps d'étudier les dossiers. Je crois pouvoir dire que les mesures de relance de l'économie sont à l'origine d'environ 700 dossiers qui nous sont parvenus.

Le sénateur Mitchell : À la suite de...

M. Roussel : Non pas en raison des modifications apportées à la loi, mais en raison des mesures prises par le gouvernement et des divers projets d'infrastructure.

Le sénateur Mitchell : Un des arguments avancés à l'appui de ces modifications est que cela va simplifier le processus d'approbation afin que rien ne vienne bloquer les nombreux projets d'infrastructure lancés dans la foulée des mesures de relance de l'économie décrétées par le gouvernement.

Avez-vous reçu de nombreuses nouvelles demandes?

M. Roussel : Nous avons, effectivement, reçu des demandes. La loi modifiée et les arrêtés ministériels étant de date récente, nous recevons toutes sortes de demandes que nos équipes doivent trier et renvoyer aux proposeurs. Nous vous avons fourni des exemples précis de cela et, en consultant le tableau qui se trouve à l'annexe B de la documentation que nous vous avons remise le 26 mai, il y a, en Ontario, environ 60 ponts dont on va refaire le tablier. Dans la mesure où les entrepreneurs ou les gouvernements peuvent nous assurer qu'ils respectent les dispositions de la LPEN, cela nous évite d'avoir à consacrer une partie de nos ressources à cet aspect de la question, et nous permet d'affecter ces ressources à d'autres tâches.

Le sénateur Mitchell : Vous nous avez fait état d'une augmentation de 10 p. 100 de vos personnels. Cela donne-t-il environ 70 personnes?

M. Roussel : J'ai parlé des huit postes créés pour l'exercice financier en cours. Nous analyserons nos besoins en cours d'année et nous pourrions probablement effectuer le recrutement l'année prochaine.

Le sénateur Mitchell : Seront-ils tous des inspecteurs?

M. Roussel : Il y aura à la fois des agents et du personnel de soutien pour faciliter la mise en place du nouveau régime.

Je profite de l'occasion pour répondre au sénateur Milne au sujet des efforts de sensibilisation et de pédagogie menés auprès des intéressés. Chaque année, la Sécurité maritime organise

Canadian Marine Advisory Council, CMAC. Last May, close to 400 people attended. Two specific sessions led by Ms. Gillen in various standing committees were well attended.

Two regional CMACs take place annually in the five regions of the country, and NWPA will be there. As Ms. Gillen said, we are at most of the boat shows. Our staff also meet associations of municipalities, the oil and gas industry and various groups that request specific information sessions. We will not be short on awareness and education. We know it is key to making this legislation work properly.

Senator Lang: I have a couple of things. First, there was the ballpark figure of 700 applications from the infrastructure push. That statistic is interesting. I believe it was debated yesterday in the Senate whether these projects were moving ahead quickly to move the money into the economy. I am encouraged by the numbers to know that things are moving ahead.

I want to be sure I understand this number. Is it that maybe three-quarters of the 700 applications apply to the minor navigable waters section of the act, or are these 700 applications over and above those applications?

Mr. Roussel: In the documents we gave you, we say that roughly 30 plus per cent can be affected by the NWPA. We will not have the exact figures from the 700 structures until we process them. These applications are only a pile of applications. The historical average shows that about 38 per cent are affected by the NWPA, as we provided to you in our answer on May 26.

Ms. Gillen: I can add to the minor works and waters portion of that answer. Some of these large infrastructure projects that have water crossings not necessarily defined in the list associated with the project may benefit from the minor waters order.

The Chair: I will go to a second round of questions after I explore a couple of points with a view to clarification, which I feel is now going well. Thank you for returning this morning.

One issue that arose frequently on Tuesday concerned the use of the word "policy." A number of times, Mr. Roussel you indicated, that appeared in these amendments "as a matter of policy."

There is cabinet and the minister's office, but I understand that within Transport Canada and within the Navigable Waters Protection Program, you have a policy process. Can you outline that policy for us and clarify what you meant?

deux forums internationaux, sous l'égide du Conseil consultatif maritime canadien, le CCMC. En mai dernier, presque 400 personnes y ont assisté. Les divers comités permanents ont attiré un grand nombre de personnes.

Deux CCMC régionaux ont lieu chaque année dans les cinq régions de notre pays et des représentants du programme de la LPEN y prennent part. Ainsi que Mme Gillen nous l'a dit tout à l'heure, nous participons également à la plupart des salons nautiques. Des représentants de nos services prennent également contact avec des associations de municipalités, des entreprises des secteurs pétroliers et gaziers, ainsi qu'avec divers groupes qui nous demandent d'assurer des séances d'information. Nous ne négligerons pas l'aspect sensibilisation et pédagogie. Nous savons combien cela contribue à l'efficacité des dispositions législatives.

Le sénateur Lang : Je souhaiterais revenir sur un ou deux points. D'abord, sur ce chiffre approximatif de 700 demandes qui vous auraient été transmises suite à l'annonce des mesures de relance économique. Je crois qu'hier, au Sénat, le débat a porté sur la question de savoir si les projets envisagés allaient être lancés suffisamment vite pour qu'ils aient justement, cet effet de relance. Il est encourageant de voir que les choses avancent effectivement.

Selon vous, serait-ce environ les trois quarts de ces 700 demandes qui ont trait aux dispositions concernant les eaux navigables secondaires, ou s'agit-il de 700 demandes de plus?

M. Roussel : Selon les documents que nous vous avons remis, environ 30 p. 100 des demandes sont concernées par les dispositions de la LPEN. Il faudra attendre que les 700 dossiers aient été traités pour en connaître la répartition. Pour l'instant, il s'agit simplement d'une pile de dossiers. Comme nous vous l'avons précisé dans notre réponse du 26 mai, à en juger par le passé, environ 38 p. 100 des demandes sont concernées par la LPEN.

Mme Gillen : Permettez-moi d'ajouter une précision au sujet des eaux et ouvrages secondaires. Certains des grands projets d'infrastructure impliquant une traversée d'eau qui ne correspond pas nécessairement aux ouvrages figurant sur la liste, seraient cependant susceptibles de relever de l'arrêté sur les eaux secondaires.

Le président : Je passerai à la deuxième série de questions après avoir obtenu quelques éclaircissements sur un ou deux points. Je vous remercie de comparaître à nouveau.

Une des questions qui a été soulevée mardi à plusieurs reprises concernait l'emploi du terme « politique ». À plusieurs reprises, M. Roussel, vous avez appuyé les modifications apportées à la loi par des considérations de politique générale.

Il y a le cabinet, et il y a, aussi, le cabinet du ministre, mais je crois savoir qu'à Transports Canada et au Programme de protection des eaux navigables, il y a un processus d'élaboration des politiques. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à cet égard et préciser ce que vous entendiez par cela?

I went away from here thinking it might be necessary to bring ministers here to tell us about the policy. However, I want you to outline that process for us.

Mr. Roussel: "Policy" is a broadly used, misused and abused word.

I explained the concept of functional and line directions to the committee. We explained also that by "policy" we have established those pamphlets that are the genesis of the orders in the past. We are taking risks internally when we do this. Our legal advisers will say, You can go in that direction, but the law does not give you the latitude to do so. However, it will facilitate your work.

Therefore, we move in that direction. That position is not a comfortable one for public servants. We have to go to bed and sleep at night. We are taking a risk.

That risk must be mitigated at some point by proper legislative amendment that will support the policy decision. When we move forward and say, all this patchwork of pamphlets needs to merge into something that makes sense, we publish orders that have a legal framework attached to them. This framework removes the burden from the public servants and puts it into the appropriate legal framework.

That is what I meant when I said that we followed "policy." We established a series of policies from 2006. We worked with them; they worked well. We then formed the orders from those policies after they had been tested and worked. We put them in the appropriate framework. The next step is to see if we can make a regulation out of them. They are stable and do not need to be fine-tuned further. That is how we want to work with those policies.

The Chair: Is your point on this matter, Senator Spivak? I had several other matters to cover. I know one will please you.

Senator Spivak: My question is on this matter.

The Chair: Do you mind if I finish my three points?

Senator Spivak: Yes, go ahead.

The Chair: Another area of confusion was from Senator Banks. He later told me he might have had a misunderstanding on the constitutional right of Aboriginal people to consultation in advance. You were asked if you consulted with certain people and, if, in your opinion, you had violated any trust. We cannot leave it on the record that these people were or were not consulted, or that there was a violation of sacred rights. Can you comment on that area?

En réfléchissant à tout cela après notre séance, j'en suis arrivé à me demander s'il ne faudrait pas inviter les ministres à nous expliquer comment sont, justement, élaborées ces politiques.

M. Roussel : La notion de politique a un sens large et on l'emploie parfois abusivement.

J'avais expliqué au comité les notions de direction fonctionnelle et de direction opérationnelle. Nous avons également expliqué que nous avons, dans le cadre de notre politique générale, édité des brochures qui récapitulent les arrêtés ministériels pris jusqu'alors. Ce faisant, nous prenons un certain nombre de risques et nos conseillers juridiques nous ont fait savoir que l'on peut, effectivement, le faire, mais que cela n'entre pas vraiment dans nos compétences. Cela dit, ça facilite notre travail.

C'est pour cela que nous l'avons fait. Ce n'est pas, pour les fonctionnaires, une solution de facilité, mais nous avons tout de même décidé de prendre le risque.

Or, à un certain point, il faut bien chercher à atténuer ce risque en modifiant les dispositions applicables afin, si vous voulez, de confirmer la décision prise au titre de la politique du ministère. Nous avons alors décidé que cet ensemble de mesures disparates devait être refondu et nous avons, par conséquent, décidé de publier les mesures décrétées et de leur donner la base juridique qui convient. Cela décharge les fonctionnaires en inscrivant les mesures en question dans le cadre juridique qui convient.

C'est ce que je voulais dire, quand je disais que nous avons agi en fonction de notre « politique ». À partir de 2006, en effet, nous avons élaboré un certain nombre de politiques, auxquelles nous nous sommes d'ailleurs tenus étant donné qu'elles donnaient de bons résultats. Après avoir mis ces politiques à l'essai, nous en avons fait la base d'un certain nombre d'arrêtés ministériels. Nous les avons ensuite regroupées et, maintenant, la prochaine étape consistera à voir si nous pouvons les reprendre dans le cadre d'un règlement. Cela dit, ces politiques sont stables et n'auront donc pas besoin d'être mises au point. Voilà comment nous entendons employer ces politiques.

Le président : Votre question porte-t-elle sur le même sujet, sénateur Spivak? Il y avait plusieurs autres sujets que je souhaitais aborder. L'un d'entre eux vous fera, j'en suis sûr, plaisir.

Le sénateur Spivak : Ma question porte sur cette même question.

Le président : Je souhaiterais, si vous le voulez bien, en finir avec les trois points que je souhaitais soulever.

Le sénateur Spivak : Je vous en prie.

Le président : Le sénateur Banks avait évoqué une autre question prêtant à confusion. Il m'a dit ultérieurement avoir peut-être mal compris la question du droit constitutionnel des peuples autochtones à être préalablement consulté. On vous a demandé si, effectivement, vous aviez consulté certaines personnes et si, à votre avis, vous n'auriez pas trahi leur confiance. Nous ne pouvons pas laisser en suspens dans le procès-verbal, la question de savoir si les personnes intéressées ont effectivement été consultées, ou si certains de leurs droits sacrés n'auraient pas été enfreints. Que pouvez-vous nous dire à cet égard?

Mr. Roussel: Mr. Jean was also in this committee, if I recall correctly. He mentioned that during the House of Commons Standing Committee on Transportation, Infrastructure and Communities, First Nations were requested to present their positions, which they did not do.

We have been having a dialogue with an array of First Nations people in the past several years. We asked for legal advice when it was time to amend the act. Brigit Proulx presented that legal advice to this committee at our previous session. I will not put words in her mouth; she explained that legal advice.

Having said that, we have been clear that First Nations need to be consulted. They need to be consulted when they are affected. I have mentioned to this committee that for each project tabled, we need to assess if there is a portion related to Aboriginals. Consultations will take place where projects affect Aboriginal groups.

The Chair: Thank you. That information clarifies the matter. I think Senator Neufeld talked to me on that same issue. Are you comfortable now?

Senator Neufeld: Yes, that is the correct way to do it.

The Chair: That was always my understanding. I think it would be incorrect if we wrote in our report that we violated some basic principle.

Senator Fraser: Based on profound ignorance, might I pose a supplementary question?

The Chair: You may.

Senator Fraser: Is there a non-derogation clause in this bill?

Mr. Roussel: I do not know. I am not a lawyer.

Ms. Proulx: There is no non-derogation clause.

Senator Fraser: Why not?

Ms. Proulx: What exactly do you mean by a non-derogation clause? What would you expect to be in the amendments?

Senator Fraser: As you know, non-derogation clauses say that this bill does not detract from Aboriginal constitutional rights. It occurs to me that for greater security and safety, it might have been advisable to include one.

Ms. Proulx: As I explained before, I am not the subject matter expert with regard to Aboriginal law. We have experts in the Department of Justice. I was not sure if you were referring to

M. Roussel : Si j'ai bonne mémoire, M. Jean faisait lui aussi partie de ce comité. Il a dit alors qu'au cours d'une séance du Comité permanent de la Chambre des communes de transports, de l'infrastructure et des collectivités, il avait été demandé aux Premières nations de présenter leur position, ce qu'elles n'ont pas fait.

Nous entretenons ces dernières années un dialogue avec plusieurs représentants des Premières nations. Lorsqu'est venu le moment de modifier la loi, nous avons sollicité des avis juridiques. Brigit Proulx a, lors de notre dernière comparution, exposé au comité la teneur des avis que nous avons reçus. Je n'entends pas reprendre ici ce qu'elle vous en a dit, mais, enfin, elle vous a exposé les avis qui nous avaient été transmis à cet égard.

Cela dit, nous avons toujours considéré que, les Premières nations doivent, effectivement, être consultées. Elles doivent notamment être consultées à chaque fois qu'une modification de la loi va les toucher. J'ai eu l'occasion de dire au comité que pour chaque projet qui nous est proposé, il nous faut étudier le dossier afin de voir si, par tel ou tel aspect, il touche des collectivités autochtones. Il y aura donc, effectivement, des consultations à chaque fois qu'un projet touche une population autochtone.

Le président : Je vous remercie. Voilà qui éclaircit la question. Je crois me souvenir que le sénateur Neufeld m'en avait lui aussi parlé. Êtes-vous satisfait?

Le sénateur Neufeld : Oui, cela me semble être la bonne manière de procéder.

Le président : C'est ce que j'ai toujours pensé. J'avais compris. Je ne pense pas que nous aurions pu écrire dans notre rapport que nous avions porté atteinte à un principe fondamental.

Le sénateur Fraser : Pourrais-je, en raison de ma profonde ignorance de ce domaine, poser une question supplémentaire?

Le président : Allez-y.

Le sénateur Fraser : Ce projet de loi comporte-t-il une disposition de non-dérogation?

M. Roussel : Je ne saurais vous le dire, car je ne suis pas avocat.

Mme Proulx : Non, le texte ne comporte aucune telle disposition.

Le sénateur Fraser : Pourquoi pas?

Mme Proulx : Qu'entendez-vous, au juste, par disposition de non-dérogation? Quelle sorte de mesures vous attendriez-vous à trouver dans les modifications apportées à la loi?

Le sénateur Fraser : Comme vous le savez, une disposition de non-dérogation préciserait que ce projet de loi ne dérogera aucunement aux droits que la Constitution reconnaît aux peuples autochtones. Il me semble que l'inclusion d'une telle clause dans ce texte offrirait davantage de garanties.

Mme Proulx : Je rappelle que je ne suis pas une spécialiste du droit des Autochtones. Nous avons, au ministère de la Justice, des juristes spécialisés dans ce domaine. Je n'étais pas sûre si vous

non-derogation clause in particular for Aboriginals. There is none in the NWPA amendments. I am not in a position to comment on this point.

The Chair: I think you will find this is all part of a larger body of legislation. If you have anything that you could add on that point, please let us know.

My next point concerns the question Senator Spivak asked you, Mr. Roussel, on whether you could obtain a letter from the minister or the deputy minister to our committee indicating that this process has been followed often before, and specifying the time period and the intention to change these orders into regulation that then can go back to the parliamentary process. Our general concern is that these orders can be made and are not subject to the parliamentary review process. We had a lengthy discussion on that point, and you explained why the orders are in place. You said that you had to put them in place because these are emergency times, et cetera, and that they were properly spelled out. However, the concern is about their open-ended nature and the principles that will be applied going forward.

We asked for some comfort on that matter. Your answer was that there are specific questions you could not answer that need to be asked of the minister regarding how you will use these orders.

I said, "Senator Spivak has asked whether you might be able to furnish a letter of intent."

Mr. Roussel replied, "We will leave it to the appropriate authorities within the department to answer that."

I said, "You will check, in other words." You replied, "Yes."

Mr. Roussel: The answer is easy. This committee needs to ask the minister the specific questions on that item. He is the person who will make the decisions on how to respond to the committee. I cannot answer for him.

The Chair: However, you can check within the department, can you not, and go to your deputy minister to see whether we can have a letter of intent?

Mr. Roussel: Yes.

The Chair: It happens all the time, rather than bring the minister to the committee.

Mr. Roussel: Yes, we will check. You do not have to bring the minister here but we prefer that you put this in your report.

The Chair: I see, yes. It would be nice if we had the letter. I ask that because of Senator Spivak's concern.

voulez parler d'une clause de non-dérogação s'appliquant particulièrement aux Autochtones. Les amendements à la LPEN n'en contiennent pas, mais je ne suis pas en mesure de vous en dire plus à cet égard.

Le président : Vous allez voir, je pense, que ce texte s'inscrit dans un ensemble plus vaste de dispositions législatives. N'hésitez pas à nous dire si vous souhaitez ajouter quelque chose sur ce point.

Je reviens maintenant, M. Roussel, à la question que le sénateur Spivak vous avait posée, au sujet d'une lettre qu'elle souhaitait que vous obteniez du ministre ou du sous-ministre, pour préciser à l'intention de notre comité, le fait que cette procédure a déjà été souvent employée, et confirmant l'intention du ministère de transformer ces arrêtés en règlement et indiquant dans combien de temps cela devrait se faire afin que la procédure parlementaire puisse reprendre son cours normal. Nous nous préoccupons, d'une manière générale, du fait que de telles mesures puissent être prises par arrêté ministériel sans être, par conséquent, soumises à examen parlementaire. Nous avons longuement discuté de cela et vous nous avez expliqué pourquoi il a été décidé de recourir à de simples arrêtés. Vous nous avez expliqué qu'il avait fallu procéder ainsi parce qu'il y avait urgence, et cetera, et que tout était parfaitement régulier. Cela dit, nous nous préoccupons du caractère non limitatif de ces arrêtés ainsi que des principes qui seront appliqués à l'avenir.

Nous aurions souhaité être rassurés à cet égard. Vous nous avez alors dit ne pas être en mesure de répondre à ces questions précises et que ce serait au ministre qu'il conviendrait de demander comment ces arrêtés seront appliqués.

Je vous ai alors dit : « Le sénateur Spivak a demandé si vous pouviez fournir une lettre d'intention ».

Vous avez répondu que : « Nous laissons aux autorités appropriées du ministère le soin de répondre à cela ».

Je vous ai alors demandé « Vous allez vérifier ça, autrement dit? » et vous avez répondu « Oui ».

M. Roussel : La réponse n'est pas compliquée. Il faut que le comité demande au ministre de lui donner sur ce point, une réponse précise. C'est à lui qu'il appartient de décider de la réponse qu'il convient de donner au comité. Je ne peux pas répondre à sa place.

Le président : Mais vous pouvez vous enquérir au sein du ministère, non, et demander à votre sous-ministre s'il ne serait pas possible de nous transmettre une lettre d'intention?

M. Roussel : Oui.

Le président : Cela se fait couramment, au lieu de demander au ministre de comparaître devant le comité.

M. Roussel : Oui, nous nous enquerrons. Il n'est pas nécessaire d'inviter le ministre à comparaître devant vous pour répondre, et nous préférons que vous le précisiez dans votre rapport.

Le président : Je vois. Une lettre en ce sens nous serait utile. Je vous demande cela en raison de la préoccupation que cela inspire au sénateur Spivak.

Mr. Roussel: We are fully aware of the concerns of the committee. They are clear. We are fully aware also of the particular nature of the orders and how careful we need to be in executing them. This matter falls under the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, so it is for him to say how he wants these orders to be used.

The Chair: Thank you for those answers.

Senator Milne: This side issue was raised by some of the canoeing organizations that appeared before the committee. One witness stated that the Credit River, which is a few miles from my home, is navigable for its entire length except for a dam across it. The landowner who holds land on both sides of the river refuses them permission to portage around the dam, so they have to paddle back upstream, walk over one mile to the next concession road, walk down a mile and a half and back over if they are to paddle the river.

When I looked into it, I discovered that this landowner has something called "mill privilege," which is an ancient common-law right. At one of the headwaters of the Credit River, there is a little town called Alton, where seven or eight mill privileges are held on the stream that feeds into the Credit River. Do you know how many navigable waters can be impeded in Canada because of landowners on both sides of the river holding mill privilege?

Mr. Roussel: I do not have this information.

Ms. Gillen: I do not have this information either.

Senator Milne: Have you ever heard of it?

Ms. Gillen: I have never heard of it, except that it was mentioned here a couple of weeks ago.

Senator Milne: We are still in the dark.

The Chair: Senator Milne taken a personal interest in that item. We will find out.

Senator Milne: Yes.

Senator Spivak: You do not have to answer now but perhaps you can let us know why there is no non-derogation clause. Is it because these amendments are embedded in a budget act?

Mr. Roussel, the issue was raised before committee that the trigger to environmental assessment, which existed under the Navigable Waters Protection Act, has been severely eroded by these amendments. In your policy discussions, was there examination of this issue?

Mr. Roussel: Are you asking about the environmental triggers under the NWPA?

M. Roussel : Nous sommes conscients des préoccupations qu'éprouvent les membres du comité. Elles sont très nettes. Nous sommes également conscients du caractère particulier des arrêtés et du soin avec lequel ils doivent être appliqués. Tout cela relève du ministre des Transports, de l'infrastructure et des collectivités et c'est donc à lui de vous expliquer l'emploi qu'il entend faire des arrêtés en question.

Le président : Je vous remercie de vos réponses.

Le sénateur Milne : Cette question complémentaire a été soulevée par des organisations de canotage qui ont pris la parole devant le Comité. La rivière Credit, qui se trouve à quelques kilomètres de chez moi, est navigable sur toute sa longueur sauf au point où elle est traversée par un barrage. Or, le propriétaire des terrains situés des deux côtés du barrage refuse aux canotiers la permission de portager sur ses terres afin de contourner le barrage. Il leur faut, par conséquent, remonter la rivière, faire plus d'un mille à pied jusqu'au prochain chemin de concessions, faire encore un mille et demi à pied avant de pouvoir reprendre l'eau.

Lorsque je me suis penchée sur la question, j'ai découvert que le propriétaire en question peut invoquer un « privilège d'usine », droit issu de l'ancienne common law. Dans le cours supérieur de la rivière Credit, se trouve la petite ville d'Alton, où le ruisseau qui se verse dans la rivière Credit fait l'objet de sept ou huit privilèges d'usine. Êtes-vous à même de nous dire combien il y a au Canada d'eaux navigables qui peuvent ainsi être bloquées parce que les propriétaires des terrains situés sur les deux côtés de la rivière jouissent d'un privilège d'usine?

M. Roussel : Non, je n'ai aucun renseignement sur ce point.

Mme Gillen : Moi non plus.

Le sénateur Milne : N'avez-vous jamais entendu parler de cela?

Mme Gillen : Je n'en ai moi-même jamais entendu parler, si ce n'est que le sujet a été évoqué ici il y a quelques semaines?

Le sénateur Milne : Nous n'en savons toujours rien.

Le président : Le sénateur Milne s'intéresse à la question. Nous tâcherons de nous renseigner.

Le sénateur Milne : Bien.

Le sénateur Spivak : Nous ne vous demandons pas de répondre à l'instant, mais peut-être pourriez-vous nous préciser ultérieurement pourquoi ce texte ne comprend pas de disposition de non-dérogation. Est-ce parce que les modifications sont insérées dans la Loi d'exécution du budget?

M. Roussel, selon plusieurs des témoins entendus par le comité, les amendements dont nous discutons aujourd'hui ont très sensiblement sapé les mécanismes qui, aux termes de la Loi sur la protection des eaux navigables, étaient censés déclencher une évaluation environnementale. Dans le cadre des discussions que vous avez eues lors de l'élaboration des politiques dont vous nous parliez tout à l'heure, cet aspect de la question a-t-il été examiné?

M. Roussel : Vous parlez des clauses de déclenchement de la LPEN?

Senator Spivak: Yes.

Mr. Roussel: Yes, we looked into this item.

Senator Spivak: You looked at it?

Mr. Roussel: Yes, but that matter was not the main point of our discussion.

Senator Spivak: I am sure that it was not.

Mr. Roussel: Let me finish. This act is about navigation.

Senator Spivak: Right.

Mr. Roussel: An array of other organizations in town deal with environmental assessments, including Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada, as well as provincial departments. We try to concentrate on the efficiency portions of the Navigable Waters Protection Act — navigation, full stop.

Senator Spivak: Yes, I understand that is your primary obligation. However, as someone who has sat here through various stages of study of the Environmental Assessment Act, I am aware that there is no way of separating the Environmental Assessment Act from the triggers. One of them is Fisheries and Oceans Canada; another one is the provinces; and another one is the Navigable Waters Protection Act.

If you have any additional information to give us regarding your discussions on this issue, it would be helpful.

The Chair: Are you comfortable with that request, Mr. Roussel?

Mr. Roussel: Yes, that is fine.

The Chair: I thank you very much for coming here this morning to clarify several points.

I ask you collectively one final omnibus question. You have had an opportunity to follow our proceedings and to participate in our proceedings. Does anyone wish to clarify any points that you feel we do not understand? Otherwise, we will have closure on this topic.

Mr. Roussel: From the departmental perspective, we know that we have an amended act, not a completely new act. We know that we have specific powers under the act. We know that we have a better act and better tools to serve Canadians. Is the amended act perfect? The answer is, no.

The five-year review clause is a wonder. We will need to use it appropriately. It will be not only a legislative review but also a review of the operational portions of the act, which I am charge of. We will take great care to ensure that our review will take into account the report of this committee and everything that has been

Le sénateur Spivak : Oui.

M. Roussel : Oui, nous nous sommes penchés sur la question.

Le sénateur Spivak : Vous l'avez examinée?

M. Roussel : Oui, mais ce n'était pas le principal objet de notre discussion.

Le sénateur Spivak : J'en suis convaincue.

M. Roussel : Permettez-moi de terminer. Cette loi porte sur la navigation.

Le sénateur Spivak : En effet.

M. Roussel : Plusieurs autres organismes officiels sont, à Ottawa, chargés des évaluations environnementales, dont Environnement Canada et Pêches et Océans, ainsi que divers ministères provinciaux. Nous voulons porter notre attention sur l'aspect navigation de la Loi sur la protection des eaux navigables, point.

Le sénateur Spivak : Je comprends fort bien que ce soit en effet votre tâche principale. J'ai, cependant, pris part aux diverses étapes de l'étude de la Loi sur les évaluations environnementales et j'ai pu m'apercevoir qu'on ne saurait séparer la Loi sur les évaluations environnementales des mécanismes de déclenchement. L'un de ceux-ci relève de Pêches et Océans Canada; un autre des provinces; et un autre est prévu dans la Loi sur la protection des eaux navigables.

Il nous serait utile de pouvoir obtenir de vous des renseignements supplémentaires concernant les discussions que vous avez eues sur ce point.

Le président : Monsieur Roussel, cette demande vous paraît-elle raisonnable?

M. Roussel : Oui.

Le président : Je vous remercie de vous être, ce matin, rendus à notre invitation, afin de nous fournir des éclaircissements sur certaines des questions qui nous préoccupent.

Je vais maintenant vous poser, collectivement, une dernière question omnibus. Vous avez suivi nos délibérations, auxquelles vous avez même participé. L'un d'entre vous souhaite-t-il nous fournir d'autres éclaircissements sur certaines questions que nous n'aurions pas, d'après vous, peut-être très bien saisies? Sans cela, nous allons clore la discussion.

M. Roussel : Le ministère est parfaitement conscient qu'il s'agit là d'une loi modifiée et non d'un texte de loi nouveau. Nous savons que la loi confère au ministre un certain nombre de pouvoirs et nous savons que les dispositions dorénavant applicables constituent une amélioration par rapport à la situation antérieure et qu'elles vont nous permettre de mieux servir la population de notre pays. La loi ainsi modifiée est-elle entièrement satisfaisante? Je dois répondre que non.

La clause prévoyant un examen quinquennal est précieuse. Il nous faudra l'employer judicieusement. Il s'agit, en effet, non seulement d'examiner la loi sous l'angle législatif, mais également sous l'angle opérationnel, aspect dont j'ai la charge. Nous veillerons avec le plus grand soin à ce que notre examen prenne

said during the eight meetings of this study. The meetings are considered special sessions because they have occurred post-Royal Assent.

I thank you, Mr. Chair and senators, for these vivid discussions and good questions. We have a lot of work ahead of us in the next five years.

The Chair: The five-year review clause and your approach to it give us comfort.

I believe that Senator Spivak and Senator Brown wish to add something.

Senator Spivak: I want to thank you as well for coming here this morning. I have no doubt that you are working in all sincerity. There is no question about that.

In the testimony, there were recommendations for improvement of these amendments. Have you looked at the recommendations? If so, what is your opinion of them? Perhaps you can let us know in writing so that if we want to incorporate those recommendations in our report, we will have your opinion.

Mr. Roussel: You are looking for my words of wisdom?

Senator Spivak: Yes, absolutely, your wise opinion.

Mr. Roussel: It is a little early to conduct a thorough analysis of everything that has been said. This debate has been long, but you have the main elements. Taking care of the stakeholder groups is key. We have reviewed that issue.

You understand, as I said in my opening statement, that there are six million recreational boaters and three million recreational boat owners. The spectrum of Canadians involved is enormous. This act looks like a small piece of legislation, but it touches many people: brothers-in-law, sisters-in-law and cousins.

Senator Spivak: Absolutely.

Mr. Roussel: We must be cognizant of that importance. This committee is fully aware of it, and the rest of the world has probably realized that this legislation is more complicated than we thought.

We cannot review the recommendations in a year. This task is a challenge. The country is enormous and the number of stakeholders is huge. This legislation is unique. We need to take that into account. There is the important element about consulting Aboriginal peoples that exists in the Constitution and affects our day-to-day activities.

We will observe how the act works in the next five years and be careful to adjust it appropriately. That is all I can say.

en compte le rapport de votre comité et tout ce qui s'est dit au cours des huit séances consacrées à cette étude. Elles ont le caractère de séances spéciales, étant donné qu'elles ont eu lieu après que le texte a reçu la sanction royale.

Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie de ces discussions franches et des questions pertinentes que vous nous avez posées. Nous avons beaucoup à faire au cours des cinq prochaines années.

Le président : La clause de l'examen quinquennal et la manière dont vous envisagez cet examen sont propres à nous rassurer.

Je pense que le sénateur Spivak et le sénateur Brown souhaitent ajouter quelque chose.

Le sénateur Spivak : Je tiens moi aussi à vous remercier de votre présence ici ce matin. Je ne doute aucunement de votre sincérité professionnelle. Celle-ci n'est pas en cause.

Certains témoins ont formulé des recommandations tendant à l'amélioration de ces amendements. En avez-vous pris connaissance? Si oui, qu'en pensez-vous? Vous pourriez peut-être nous l'indiquer ultérieurement par écrit afin que nous ayons votre avis sur les recommandations que nous souhaiterions éventuellement intégrer à notre rapport.

M. Roussel : Vous faites appel à ma sagesse?

Le sénateur Spivak : Oui, nous souhaiterions en bénéficier.

M. Roussel : Il est trop tôt pour analyser tout ce qui a été dit au cours de ce long débat. Cela dit, vous avez en main les principaux éléments. Veiller aux intérêts des parties prenantes me paraît essentiel. Nous en avons parlé.

Il ne faut pas perdre de vue que, comme je l'ai indiqué dans ma déclaration d'ouverture, il y a au Canada six millions de plaisanciers et trois millions de propriétaires d'embarcations de plaisance. Cela représente un vaste éventail de Canadiens. C'est dire qu'il ne s'agit pas d'un texte portant sur un domaine subsidiaire, car il intéresse un grand nombre de personnes, dont beaucoup vous sont peut-être proches.

Le sénateur Spivak : Oui, en effet.

M. Roussel : On ne doit pas perdre de vue cet aspect essentiel de la question. Votre comité en est pleinement conscient et tout le monde comprend maintenant que cette législation est beaucoup plus compliquée que nous ne le pensions.

Un an ne suffira pas à étudier toutes les recommandations qui ont été formulées. C'est en effet une lourde tâche. Le territoire national est vaste et les parties prenantes sont extrêmement nombreuses. Il s'agit d'un texte unique en son genre et il ne faut pas perdre cela de vue, comme il ne faut pas non plus perdre de vue que les peuples autochtones tiennent de notre Constitution le droit d'être consultés. Tout cela est pris en compte dans l'exercice de nos activités.

Nous allons, au cours des cinq années qui viennent, suivre de près les résultats que vont donner les nouvelles dispositions et celles-ci seront adaptées en conséquence. C'est tout ce que je puis vous dire.

Senator Milne: You have spoken about a parliamentary review. Unfortunately, the act provides for a ministerial review that must be tabled in both houses of Parliament. I do not know what happens in the House of Commons, but when something is tabled in the Senate, it does not necessarily come before a Senate committee unless the committee obtains the permission of the Senate to study it.

I have concerns about that portion of the act. The intent is that the review be a parliamentary review, and it should be a full parliamentary review, but if it is only tabled and the Senate allows it simply to sit there, nothing will happen.

The Chair: We will mention that concern in our report. I am sure you would be pleased if we did.

Mr. Roussel: Yes.

The Chair: We are so open minded.

Mr. Roussel: It is privy to the Senate.

Senator Brown: You may have answered this question already, but I want to ensure that this item is on the record.

It is my understanding that the amended Navigable Waters Protection Act allows works to proceed, providing they do not hamper navigation. At the same time, the act provides for substantial penalties on a daily basis for projects that trigger complaints. Is that understanding a fair assessment?

Mr. Roussel: I missed the last portion of your question.

Senator Brown: Is it correct that the amended act provides for substantial financial penalties on a daily basis for projects that trigger complaints?

Mr. Roussel: Yes, the fine is a maximum of \$50,000 per day of offence.

Senator Brown: Thank you.

The Chair: On behalf of the committee, thank you very much for coming here this morning.

It was nice to have you here, Ms. Gillen. You clearly have been listening. Your interventions were clear and helpful.

Ms. Proulx, likewise: I am sure you will go through your derogation file on your way home, and that will give us all comfort.

[Translation]

Mr. Roussel, you were present at all the hearings. We are pleased and thank you sincerely for your contribution.

Le sénateur Milne : Vous avez évoqué l'examen parlementaire. La loi prévoit, hélas, un examen ministériel dont le rapport devra être déposé devant les deux chambres du Parlement. Je ne sais pas comment les choses se passent à la Chambre des communes, mais lorsqu'un document est déposé au Sénat, il n'est pas nécessairement renvoyé à un comité sénatorial, à moins que ce comité n'obtienne du Sénat l'autorisation de procéder à son examen.

Cette partie de la loi m'inspire un certain nombre de préoccupations, car ce qui est prévu est un examen parlementaire, comme il se doit, mais si le rapport de cet examen est simplement déposé, et que le Sénat ne décide pas d'y donner suite, quel est l'intérêt?

Le président : Nous ferons, dans notre rapport, état de cette préoccupation. Vous le souhaitez sans doute.

M. Roussel : En effet.

Le président : Nous avons l'esprit large.

M. Roussel : C'est ce qui caractérise le Sénat.

Le sénateur Brown : Peut-être avez-vous déjà répondu à cette question, mais je tiens à m'assurer qu'il en est fait état dans le compte rendu.

Si j'ai bien compris, dans sa nouvelle version, la Loi sur la protection des eaux navigables permet la construction d'ouvrages, dans la mesure où ils ne gênent pas la navigation. La loi prévoit, par contre, des sanctions sévères pour chaque jour où se poursuivent des travaux ayant entraîné le dépôt d'une plainte. Est-ce exact?

M. Roussel : Je n'ai pas très bien saisi la dernière partie de votre question.

Le sénateur Brown : Est-il exact que, dans sa version modifiée, la loi prévoit des sanctions sévères pour chaque jour où se poursuivent les travaux ayant entraîné le dépôt d'une plainte?

M. Roussel : Oui, l'amende maximum est de 50 000 \$ par journée d'infraction.

Le sénateur Brown : Merci.

Le président : Au nom du comité, je tiens à vous remercier de votre présence ici ce matin.

Madame Gillen, nous vous remercions de votre participation à nos délibérations. Il est clair que vous avez suivi de près ce qui s'est dit ici et vos interventions ont été à la fois claires et pertinentes.

La même chose peut être dite de Mme Proulx. Je suis sûr que vous allez, en rentrant chez vous, vous pencher sur la question des dérogations et l'idée même nous rassure.

[Français]

Monsieur Roussel, vous étiez présent au cours de toutes les audiences. Nous sommes contents et vous remercions sincèrement de votre contribution.

Mr. Roussel: Thank you very much.

[*English*]

We will proceed in camera.

(The committee continued in camera.)

M. Roussel : Merci beaucoup.

[*Traduction*]

Nous allons maintenant continuer à huis clos.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)

Senate



Sénat

Canada

Summary Report

GLOBE 2008 Conference

Seventh report of the Standing Senate Committee on
Energy, the Environment and Natural Resources

The Honourable W. David Angus, *Chair*
The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

May 2009

Ce rapport est aussi disponible en français

Des renseignements sur le Comité sont donnés sur le site :

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

Table of Contents

Members	i
Order of Reference – 40-2	ii
About the GLOBE Conference.....	1
Opening Plenary.....	1
Gordon Campbell, Premier, British Columbia	1
His Royal Highness Prince Philippe of Belgium.....	1
Beth Lowery, Vice President of Environment and Energy, General Motors	2
Global Carbon Market – Moving Forward.....	2
Henry Derwent, President and CEO, International Emissions Trading Association.....	2
Steven Schleimer, Director, Barclays Capital.....	3
Jill Duggan, Head of International Emissions Trading, United Kingdom Department of Environment, Food and Rural Affairs	3
Graham Whitmarsh, Head, Climate Action Secretariat, Government of British Columbia.....	3
Clean Energy: Growing Renewable Energy.....	4
The Future of Energy Dialogue	5
Bob Elton, President and CEO, BC Hydro	5
Bill Smith, Vice President, Power Generation, Siemens Canada	5
Marc Josz, Head of Strategy and Portfolio Management, Suez Energy International	5
Bob Huggard, President, Home and Business Services, North America, Direct Energy .	5
Discussion	5
Ministerial dialogue on sustainability	6
Colin Hansen, Minister of Economic Development, British Columbia	6
Jim Rondeau, Minister of Science, Technology, Energy and Mines and Minister of Competitiveness, Training and Trade, Manitoba.....	6
Gianluca Salvatori, Minister of Science & Technology, Province of Trento, Italy.....	7
John Gerretsen, Minister of the Environment, Ontario.....	7
CO2 Capture and Storage.....	7
David Lewin, Senior Vice President, IGCC Development, EPCOR.....	7
Gerry Protti, Executive Vice President, Corporate Relations, EnCana	7
Jay Nagendran, Assistant Deputy Minister, Alberta Environment, Government of Alberta.....	8
Gary Weiling, Vice President, Spectra Energy Transmission	8
Stephen Kaufmann, Chair, Integrated CO ₂ Network.....	8
Climate Change Policy and Regulatory Trends in North America	8

Bill Jones, Principal Consultant, EcoSecurities Consulting Limited.....	8
Barbara Hendrickson, Partner, McMillan Binch Mendelsohn LLP	9
Beverly Yee, Assistant Deputy Minister, Alberta Environment.....	9
Forests and Climate Change.....	9
Cassie Doyle, Deputy Minister, Natural Resources Canada.....	9
Chris Elliott, Vice President, Pacific Region, World Wildlife Fund Canada	10
Bruce Lippke, President, Consortium for Research on Renewable Industry Materials .	10
Avrim Lazar, President and CEO, Forest Products Association of Canada	10
Biofuels – meeting the challenge with innovative solutions	10
Cassie Doyle, Deputy Minister, Natural Resources Canada.....	10
Claude Letourneau, President & CEO, Vaperma Inc.	10
Jeff Passmore, Executive Vice President, Iogen Corporation	11
Michael Scott, Senior Vice President, Corporate Development, Nexterra Energy Corp.	11
Lithium Batteries: The Game-Changing Green Car Technology	11
Ulrik Grape, CEO, EnerDel Inc.	11
Prabhakar Patil, CEO, Compact Power	11
David Vieau, President and CEO, A123 Systems	11
Session: Clean Diesel.....	12
Timothy V. Johnson, Director, Corning Inc.	12
Norbert Krause, Director, Volkswagen Group North America	12
Kevin McMahon, Managing Partner, The Martec Group.....	12
The Business of Biomass.....	12
Maxson Hence, Forester, Dynamotive Energy Systems.....	12
Joel Velasco, Chief Representative in North America, UNICA-Sugar Cane Industry Union, Brazil.....	12
Uwe Sollfrank, Chairman, Holinger AG	13
Jack Saddler, Dean, Faculty of Forestry, University of British Columbia	13
Discussion comments.....	13
NGO Corporate Collaborative Models: Emerging Trends	13
David Yarnold, Executive Vice President, Environmental Defense	13
Helen Howes, Vice President, Corporate Environment, Health and Safety, Exelon Corporation	14
Paul Hunt, Enbridge.....	14
Closing Conference Plenary: Carbon: Tax or Trade?	14
Colin Hansen, Minister of Economic Development, British Columbia	14
Bob Page, TransAlta Professor of Environment Management and Sustainability, University of Calgary.....	14
Toby Heaps, President and Editor, Corporate Knights.....	14
Mathieu Bouchard, Vice-President, Sustainable Development and Climate Change, Rio Tinto Alcan.....	15

Mark Jaccard, Professor, School of Resource and Environmental Management, Simon Fraser University..... 15

David Hone, Group Climate Change Adviser, Shell International..... 15

Graham Whitmarsh, Head, Climate Action Secretariat, Government of British Columbia..... 16

Henry Derwent, President and CEO, International Emissions Trading Association..... 16

Members of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources

Honourable W. David Angus – Chair

Honourable Grant Mitchell – Deputy-Chair

Honourable Willie Adams

Honourable Tommy Banks

Honourable Daniel Lang

Honourable Pana Merchant

Honourable Lorna Milne

Honourable Richard Neufeld

Honourable Robert W. Peterson

Honourable Nick G. Sibbeston

Honourable Mira Spivak

Honourable Gerry St. Germain

Ex-officio members of the committee

The Honourable Senators Cowan (or Tardif) and LeBreton, P.C., (or Comeau).

In addition, the Honourable Senators Brown, Cochrane, Dawson, Kenny, McCoy, Meighen, Nolin and Trenholme Counsell were members of the committee or participated from time to time during the 39th Parliament, 2nd Session.

Staff of the committee

Ms. Sam Banks and Mr. Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament;

Mr. Jacques Bélanger, Acting Communications Officer, Communications Directorate;

Ms. Lynn Gordon, Clerk of the committee, Committees Directorate;

Ms. Chelsea Saville, Administrative Assistant, Committees Directorate.

Note

This report summarizes the participation of the Honourable Senators Adams, Banks and Mitchell at the GLOBE 2008 conference during the 39th Parliament, 2nd Session. The Library of Parliament analysts Frédéric Beauregard-Tellier and Sam Banks also attended the conference.

Order of Reference—40-2

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, March 3, 2009:

The Honourable Senator Angus moved, seconded by the Honourable Senator Johnson:

That the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate:

(a) The current state and future direction of production, distribution, consumption, trade, security and sustainability of Canada's energy resources;

(b) Environmental challenges facing Canada including responses to global climate change, air pollution, biodiversity and ecological integrity;

(c) Sustainable development and management of renewable and non-renewable natural resources including but not limited to water, minerals, soils, flora and fauna; and

(d) Canada's international treaty obligations affecting energy, the environment and natural resources and their influence on Canada's economic and social development.

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Second Session of the Thirty-ninth Parliament be referred to the committee; and

That the committee submit its final report no later than June 30, 2010 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle
Clerk of the Senate

About the GLOBE Conference

GLOBE is a biennial international conference on the business of the environment. Thousands of corporate executives, government decision makers and leaders of the environmental industry from over 70 countries converged at GLOBE 2008.

The programme at GLOBE conferences is so large that, despite your committee's having been represented at GLOBE 2008 it was not possible to be present at every session, discussion, presentation, or event. The participants Senators and staff from the Senate of Canada were as follows: The Honourable Senators Adams, Banks and Mitchell and, from the Library of Parliament, Frédéric Beauregard-Tellier and Sam Banks.

The 2008 program dealt with four main themes: climate and energy, finance and sustainability, corporate sustainability, and building better cities. This report summarizes what we heard at GLOBE 2008.

Opening Plenary

Gordon Campbell, Premier, British Columbia

- Sustainability is the most important idea of our time.
- A New Future is predicated on sustainable growth.
- All of us are called to act differently. We need to start acting selflessly and think about future generations.
- We can choose the future we want to create. The time is ripe for a change on the order of the industrial revolution.
- We now need to convert words and ideas into action.
- The world is not as it was. Climate change is having serious impacts. For example, about 80% of British Columbia's pine forest has been infested by the mountain pine beetle.
- The economy versus the environment dichotomy is a false one.
- We need to think about our children and about the future we want.
- Be bold. Imagine the future you want and work to achieve it.

His Royal Highness Prince Philippe of Belgium

- Far reaching measures are needed to stabilize and then reduce emissions. Doing nothing is not an option.
- Our global challenge is to move quickly towards a carbon-free world.
- Europe has taken the lead. The European Union's emissions trading scheme could become a global carbon market.
- The carbon market is a bridge between environmental protection and business opportunity.
- The technologies, ideas and political will are all there in Europe. Venture capital is needed to make it all happen.
- First movers will gain a competitive advantage.

- To be truly successful, all nations must co-operate to mitigate greenhouse gas emissions.
- Global governance (e.g. through the United Nations) is needed to tackle the climate change problem.
- The international community has made steady progress but the Kyoto Protocol was only partially successful; there is a need for more international cooperation.
- Environmental protection ultimately is a moral issue.
- We need a common approach, but one that can be applied in a differentiated way. Rich countries have a moral obligation to those who can least cope.

Beth Lowery, Vice President of Environment and Energy, General Motors

- Internal combustion engines running on petroleum fuels can not meet the goal of sustainable personal transportation.
- Reducing greenhouse gas emissions will require a diversity of technologies and fuels.
- 35% of world energy and 96% of transportation energy comes from petroleum. We need to diversify away from petroleum.
- Today there are 6.6 billion people and 890 million vehicles. In 2020, it is estimated that the population will be 7.5 billion people and the vehicle stock will be 1.1 billion.
- General Motors supports actions to address climate change through advanced technology and on an economy-wide, market-driven basis. Consumer behaviour is also a very important part of the equation.

Global Carbon Market – Moving Forward

Henry Derwent, President and CEO, International Emissions Trading Association

- 2008-2009 is a critical period. The question of what will replace the Kyoto Protocol after 2012 is important.
- Kyoto signatories are working towards targets for the post 2012 period.
- All parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change are negotiating a framework for after 2012.
- Not a whole lot will be determined until it becomes clear what the United States will do.
- The EU will reduce their emissions by 20-30% by 2020.
- Demand from EU countries for emissions credits from the Clean Development Mechanism post 2012 is unclear.
- The Kyoto Protocol's Joint Implementation flexibility provision may not continue beyond 2012.
- Carbon markets offer opportunities for low-cost emissions mitigation.
- The carbon market was worth \$60 billion in 2007. Volumes are getting bigger.
- The market appears to be working.

Steven Schleimer, Director, Barclays Capital

- The power sector is the largest emitter in North America. The market is already behaving as though carbon regulations are coming.

Jill Duggan, Head of International Emissions Trading, United Kingdom Department of Environment, Food and Rural Affairs

- Carbon trading offers many advantages: it reduces abatement costs, contributes to accelerating the pace of innovation, and sends a robust price signal.
- Some U.S. states and Canadian provinces are moving forward with their own regional trading systems (e.g. Western Climate Initiative).
- The challenge is how to incorporate regional schemes into a global carbon market.
- There is a need for collaboration on market design issues now to facilitate linkages in the future. It is critical to share best practices to ensure that trading systems are linkable and scalable.

Graham Whitmarsh, Head, Climate Action Secretariat, Government of British Columbia

- We can't afford not to address climate change. British Columbia has notably been hit hard by the mountain pine beetle epidemic.
- The challenge is how to address this problem on a global basis.
- British Columbia is taking action to address climate change. Budget 2008 introduced a carbon tax. The government is also spending \$1 billion on various climate change initiatives and has announced that it will adopt California's tailpipe emissions standard.
- British Columbia has joined the Western Climate Initiative; it is always better to have a bigger carbon market.
- Ultimately we will need global regulations and a global market. The International Carbon Action Partnership is a forum to address this.
- A carbon market provides an incentive for industry to deploy existing technologies.
- Political will is needed to "tolerate" higher prices that will in turn drive innovation.
- The U.S. power sector needs a carbon price of at least US\$30-40 per tonne to drive a fuel switch away from coal.
- No one thinks carbon prices will be going down over time, but emitting carbon is still free in many jurisdictions.
- A graduated approach to bringing developing countries into carbon reduction frameworks is the most likely to be achieved.

Clean Energy: Growing Renewable Energy

Geothermal power

- Benefits include no fuel from outside sources and no transmission lines.
- The new driver for geothermal and other sources of renewable energy is energy security.
- Geothermal energy is cost effective, environmentally friendly and has legislative support in the U.S.
- Geothermal is currently a niche market but has great potential as it is widely available.

Solar energy

- Can serve small residential customers as well as large corporations.
- Electricity rates for solar are “decentralized” because the power plant is on site.
- There is a need for a level playing field between solar and more mainstream sources of power. Incentives such as feed-in tariffs and rebates can help.

Hydro

- British Columbia is seeking provincial energy self-sufficiency by 2016.
- The province’s goal is to achieve a 33% reduction in greenhouse gas emissions by 2020.
- B.C. has lots of hydro and wind assets such as “run of river” small power plants.
- In B.C.’s case, success has in large part been made possible by getting First Nations onside.

Wind

- Installed wind power capacity growing.
- If government goals are achieved wind power will generate 5% of Canada’s electricity by 2016.
- Growth requires a wind energy plan or strategy. We need to see wind power as a strategic resource and “think big” and must not think of wind energy as a niche resource capable of playing only a limited role.
- We need to avoid creating a patchwork of policies and regulations across jurisdictions.
- In terms of electricity system planning:
 - Will new transmission investments be designed to facilitate access and integration with wind energy?
 - Will new generation construction be pursued with renewable energy integration in mind?
- All of this requires ongoing community and stakeholder engagement.

The Future of Energy Dialogue

Bob Elton, President and CEO, BC Hydro

- Energy demand will (and must) be greater in the next 50 years as emerging economies continue to grow rapidly.
- These emerging economies will not switch to renewables unless it becomes cheaper to do so.
- Currently, China is installing more coal-fired electricity generating capacity than the global total for all renewables.

Bill Smith, Vice President, Power Generation, Siemens Canada

- Fossil fuels will continue to dominate.
- There is no panacea to the global greenhouse gas emissions problem.
- Unlike North American energy consumers, those in Europe understand the need for conservation. This is in part because North Americans don't face the real costs of energy.
- Three forces are needed to realize a sustainable energy supply: technology push, market pull and policy framework.
- Climate protection is the new paradigm.

Marc Josz, Head of Strategy and Portfolio Management, Suez Energy International

- China installed 105,000 megawatts of new electricity generating capacity, 90% in the form of coal-fired power plants.
- Coal could be reference fuel for the 21st century. It is abundant, widely distributed around the world and its price is fairly stable.
- Carbon capture and storage is not a free lunch; it uses more energy and is capital intensive.

Bob Huggard, President, Home and Business Services, North America, Direct Energy

- The critical issue in North America is that we're not paying the true cost of energy.
- We don't have the right economic signals in place.

Discussion

- Chris Henderson (moderator): The history of energy is one of dislocation. Recent history is an anomaly.
- Bob Elton: Markets alone will not solve our energy problems, and we're a long way from fully pricing in all externalities.
- Bob Elton: We won't solve the greenhouse gas emissions problem in our lifetimes. Developed countries will continue to adapt but we will face catastrophes.

- Bob Elton: Currently the link between climate change and energy consumption is not perceived as real and immediate by most of us; not optimistic that we can avoid dangerous climate change.
- Marc Josz: Awareness is rising among individuals and companies.
- Bob Elton: BC Hydro can be creative when it comes to demand-side management because BC Hydro is government owned. The goal of BC Hydro is not to increase production and consumption.
- Bob Elton: We elect people who represent us; they perceive that we value consumption above climate protection.
- Asked to identify their policy of choice for tackling greenhouse gas emissions, the panellists responded as follows:
 - Bill Smith - Put a price on carbon.
 - Bob Huggard - Let energy prices reflect true costs.
 - Bob Elton - Introduce radical building codes.
 - Marc Josz - Work with China and India.

Ministerial dialogue on sustainability

Colin Hansen, Minister of Economic Development, British Columbia

- The 2008 provincial budget is an attempt at ensuring economic prosperity while also ensuring a sustainable future.
- B.C. is looking at a cap and trade system and a carbon tax.
- B.C.'s carbon tax will be revenue neutral – taxpayers can make their own choices on how to reduce their carbon footprint.
- B.C. will be able to reduce personal and corporate income taxes thanks to the carbon tax.
- This will result in a big incentive to invest in the province.
- B.C. is looking at using the trees destroyed by the pine beetle to produce biofuel.
- Clean technology investments are the “next big thing” - “there is gold in green”.

Jim Rondeau, Minister of Science, Technology, Energy and Mines and Minister of Competitiveness, Training and Trade, Manitoba

- Manitoba is the first province to legislate its Kyoto targets and expects to reach these by 2012.
- Manitoba has abundant hydropower potential – hydro currently supplies 96% of the province's power.
- Manitoba exports half of the electricity it produces.
- The province has an ethanol mandate: 85% of fuel has to have a 10% ethanol content.
- Manitoba manufactures a high percentage of buses for north America and therefore has a great opportunity to have an impact on the continent if it incorporates biodiesel capacity into all the buses it makes.

Gianluca Salvatori, Minister of Science & Technology, Province of Trento, Italy

- Climate change is affecting places like Trento. Winter tourism has declined because of declines in snow quality, and the snow melt has meant less water this year.

John Gerretsen, Minister of the Environment, Ontario

- Cultural and behavioural change must take place.
- This requires a lot of collaboration between business, environment, agriculture, environmental non-governmental organizations and government.
- Ontario has established a “climate change secretariat” that bring many agencies together into one decision-making body.
- Need for local input and authority.
- Ontario has signed a memorandum of understanding with California with respect to carbon standards.
- Ontario is joining with other jurisdictions in groups such as the Western Climate Initiative.

CO₂ Capture and Storage

David Lewin, Senior Vice President, IGCC Development, EPCOR

- EPCOR will have carbon dioxide for sale by 2015.

Gerry Protti, Executive Vice President, Corporate Relations, EnCana

- The Weyburn carbon capture and storage project is an environmental and commercial win-win. It is:
 - The largest carbon dioxide enhanced oil recovery project in Canada; and,
 - The largest carbon capture and storage project in the world (2 million tonnes of carbon dioxide stored each year).
- Since 2000, about 10 million tonnes of carbon dioxide have been sequestered at Weyburn.
- Carbon dioxide injection has increased production by 60% to levels not seen in 35 years at the Weyburn field.
- The Canada-wide potential for carbon capture and storage may be as high as 600 million tonnes per year.
- Enhanced oil recovery is an interesting near-term option (where a high purity carbon dioxide source is available).
- Large-scale carbon capture and storage is a longer term option.
- The potential is real, the technology is maturing and the knowledge gaps are closing.
- Questions remain about the economics, regulatory issues and public perception.
- Carbon capture and storage could have applications in developing countries.

Jay Nagendran, Assistant Deputy Minister, Alberta Environment, Government of Alberta

- Implementing carbon capture and storage technologies to minimize greenhouse gas emissions is Alberta's biggest challenge and greatest opportunity.
- Studies show that carbon capture and storage could account for 70% of Alberta's emissions reduction objective by 2050.
- Alberta has approximately 100 large industrial facilities; there are concentrated in a few areas where the geology is ideal for carbon sequestration.
- Carbon capture and storage presents challenges: cost, public acceptability, technology, regulations, etc.
- Carbon capture and storage will be a critical component of responsible oil sands development.
- Next steps: promote carbon capture and storage to support a value-added sustainable energy sector.

Gary Weilinger, Vice President, Spectra Energy Transmission

- The issue in British Columbia is finding storage reservoirs for carbon dioxide.

Stephen Kaufmann, Chair, Integrated CO₂ Network

- The mandate of the Integrated CO₂ Network (ICO₂N) is to work with governments to establish policy and risk-sharing mechanisms for carbon capture and storage that will enable uptake in the near term.
- There is a transition period where the economics and risk profile will deter investment in carbon capture and storage technology. There is a role for governments to help kick-start the application of carbon capture and storage technology.
- We need to find a fair way to share the costs of early deployment of carbon capture and storage technology (as was done for other technologies such as nuclear, ethanol, etc.)
- It is anticipated that initial volumes of carbon dioxide to be sequestered will be small; about 10 million tonnes per year in 2015 rising to 25+ million tonnes per year in 2030.

Climate Change Policy and Regulatory Trends in North America

Bill Jones, Principal Consultant, EcoSecurities Consulting Limited

- The Western Climate Initiative aims to reduce greenhouse gas emissions by 15% by 2020, likely through the implementation of a cap and trade system. Guidelines are pending.
- Other regional initiatives such as the Regional Greenhouse Gas Initiative and the Midwestern Regional Greenhouse Gas Reduction Accord exist, though targets and timelines have yet to be established.

- The US greenhouse gas reduction strategy is primarily driven from the bottom up; there is federal inertia but action at the state level with California leading the way.
- There are several bills before congress to address greenhouse gas emissions – i.e., Lieberman-Warner bill S2191.
- California Assembly Bill 32 seeks to reduce GHG emissions to 1990 levels by 2020.
- Barriers to developing policies:
 - Political will;
 - Voluntary market uncertainty;
 - Regulated market uncertainty;
 - Potential federal regulations: how would these interact with regional and state efforts?
- Next steps: the 2008 U.S. Federal election.

Barbara Hendrickson, Partner, McMillan Binch Mendelsohn LLP

- It is uncertain how Canada's "Turning the Corner" climate change plan will be implemented and how it will affect or overlap with provincial initiatives.

Beverly Yee, Assistant Deputy Minister, Alberta Environment

- With its 2002 Climate Change Action Plan Alberta became the first Canadian jurisdiction to require industry to report GHG emissions and meet mandatory targets for emissions reductions based on intensity.
- Options to achieve targets:
 - Performance improvements;
 - Purchase offsets; and,
 - Innovative Technology Fund.
- In terms of policy development, all Albertans need to be part of the solution. The Alberta Plan promotes stewardship and collaboration.
- Technology is key.
- The Plan encourages a bottom-up approach focusing on real opportunities and balance between the economy and the environment.
- Targets:
 - 2010 – improve emissions intensity by 23%;
 - 2020 – carbon capture and storage results in decrease in emissions; and,
 - 2050 – projected emissions will be reduced by 50%.

Forests and Climate Change

Cassie Doyle, Deputy Minister, Natural Resources Canada

- Sustainable forest management is a critical priority in addressing climate change at the global level.
- Canada has 10% of the world's forests and forests are a renewable resource.
- Forests have been largely overlooked in climate change debates thus far.
- Deforestation accounts for 20% of global greenhouse gas emissions.

Chris Elliott, Vice President, Pacific Region, World Wildlife Fund Canada

- Carbon accounting is difficult; there is considerable uncertainty regarding the role of forests in the carbon cycle.
- WWF and the Forest Products Association of Canada are working on new carbon accounting techniques.
- Deforestation is largely occurring in developing countries (that are not Kyoto signatories).
- Indonesia is one of the world's largest greenhouse gas emitters.
- Forestry will be an important part of any climate agreement post-2012.
- The World Wildlife Federation and the Forest Products Association of Canada are trying to review and agree upon carbon accounting techniques and best practices in the life cycle management of forest products.

Bruce Lippke, President, Consortium for Research on Renewable Industry Materials

- Tracking carbon is complex; need to perform life-cycle analyses.
- Wood performs better than steel and concrete as a building material when it comes to emissions.
- Climate change could double the risk of forest fires in the Pacific Northwest.
- Putting a tax on carbon makes solar energy more attractive.

Avrim Lazar, President and CEO, Forest Products Association of Canada

- Canada's forest products industry is striving for carbon neutrality by 2015 (without the purchase of offsets).
- The challenge for the world is how to reconcile massive growth, manifested in urbanization and industrialization, with environmental sustainability.
- The world needs carbon-neutral products.
- The new "three Rs": Rethink. Redesign. Reengineer.

Biofuels – meeting the challenge with innovative solutions

Cassie Doyle, Deputy Minister, Natural Resources Canada

- Technological innovation is the key to economic and social transformation.
- The federal government's renewable fuel strategy will increase the demand for renewable fuels.

Claude Letourneau, President & CEO, Vaperma Inc.

- Vaperma manufactures membrane solutions for efficient biofuel production.
- Vaperma is trying to reduce greenhouse gas emissions at the source by removing water from ethanol using a membrane rather than through distillation. This process can reduce the energy consumption of the process by 50%.
- Government investment in Vaperma demonstrates how well different government and venture capital initiatives can fit together.

Jeff Passmore, Executive Vice President, Iogen Corporation

- Iogen is a producer of cellulosic ethanol.
- The Iogen plant does not draw energy from the grid; rather, it reuses energy separated out in the process.
- There is much media attention paid to cellulosic ethanol because it helps reduce greenhouse gas emissions, is secure energy, and offers new opportunities for agriculture.
- There is enough feedstock to meet renewable energy needs in agricultural residue alone.

Michael Scott, Senior Vice President, Corporate Development, Nexterra Energy Corp.

- Nexterra is involved in the advanced commercialization of biomass gasification technology.
- There are many financial incentives to use and develop biomass opportunities.
- Potential applications for biomass-derived syngas include heat and power.

Lithium Batteries: The Game-Changing Green Car Technology

Ulrik Grape, CEO, EnerDel Inc.

- For transportation applications, lithium-ion battery systems are the ultimate enablers for all future cars, including hybrids, plug-ins, fuel cell vehicles, etc.

Prabhakar Patil, CEO, Compact Power

- Lithium-ion battery systems will be dominant for the next 15-20 years.

David Vieau, President and CEO, A123 Systems

- The big issue is whether batteries can last as long as the vehicles they propel (i.e. about 12 years).
- The availability of raw materials to make the batteries is not an insignificant issue. Geologists could argue that it might not be possible to produce enough lithium on a timely basis.
- Diesel-hybrids are coming in Europe. This is a demand-driven phenomenon.
- Some expect that roughly 50% of all new cars sold in America in 2020 will be hybrids.
- The trend is towards the electrification of personal vehicles over the next 20-30 years.
- Rising fuel prices are making battery systems more cost effective.

Session: Clean Diesel

Timothy V. Johnson, Director, Corning Inc.

- Diesel technology offers many advantages: it is efficient, it improves performance and the technology is mature. Diesel-powered vehicles represent over 50% of new car sales in Europe.
- Challenges include: emissions regulations, cost, fuel infrastructure, and consumer perception (in North America) of diesel as a dirty fuel.
- In order to sell European cars in the U.S., they must be modified so that these cars can meet stricter U.S. tailpipe standards.

Norbert Krause, Director, Volkswagen Group North America

- “Clean” diesel technology is in competition with hybrids, advanced gasoline technology, etc.
- Governments should promote innovation and ensure fair competition by establishing technology neutral incentive programs.

Kevin McMahon, Managing Partner, The Martec Group

- There are market opportunities for clean light duty diesel vehicles.
- Many consumers have heard the term “clean diesel” but overall awareness is still low. The industry must work to change consumer perceptions that diesel is slow, smelly and loud.

The Business of Biomass

Maxson Hence, Forester, Dynamotive Energy Systems

- The use of biomass for energy can contribute to energy independence for the U.S.
- Resources should be used where they are most valuable. Subsidizing the production of crops such as corn for the production of ethanol is distortionary.

Joel Velasco, Chief Representative in North America, UNICA-Sugar Cane Industry Union, Brazil

- UNICA is responsible for half of all ethanol and sugar production in Brazil. It is also becoming a leader in the generation of electricity from biomass.
- Sugar cane producing regions are far removed from the Amazon (over 1000 kilometres).
- 45% of all fuel used in Brazil’s vehicles is derived from sugar cane.
- 90% of new light vehicles sold in Brazil can run on either ethanol or gasoline.
- Gasoline is becoming an alternative fuel in Brazil in part because ethanol is cheaper.

- Converting sugar cane into ethanol is energy efficient and cost effective: the energy balance of sugarcane ethanol is 9:1 versus about 1.3:1 for corn ethanol.
- Sugar cane yields are superior to corn yields.
- 1% of Brazil's arable land displaces nearly 50% of the country's gasoline consumption.

Uwe Sollfrank, Chairman, Holinger AG

- Concerns about climate change are driving demand for renewable energy.
- A 2007 study by the Swiss Federal Institute of Technology found that growing crops such as potatoes, corn, sugar beets, soya and canola for energy has a bigger environmental impact than using oil as an energy source.

Jack Saddler, Dean, Faculty of Forestry, University of British Columbia

- Forest biomass can be a source of energy (e.g. liquid biofuels) and industrial chemicals.
- 25% of Sweden's total energy needs are met by forest biomass.
- British Columbia has advantages: it has abundant forest biomass and growing expertise in the area of bioenergy.
- It is time to move from a hydrocarbon economy to a carbohydrate economy. This will take some time.

Discussion comments

- Society is the driving force in the move towards biomass energy.
- Necessity is the mother of invention: the mountain pine beetle epidemic in British Columbia could lead to advances in the use of forest biomass, just like the oil shock of the 1970s pushed Brazil to make use of sugar cane to produce liquid fuel.

NGO Corporate Collaborative Models: Emerging Trends

David Yarnold, Executive Vice President, Environmental Defense

- We need to build relationships and build partnerships for the sake of the planet.
- We need to encourage market based solutions that facilitate entrepreneurial and social change. Examples:
 - ED worked with McDonald's to eliminate Styrofoam packaging and with suppliers to eliminate the use of pharmaceuticals in chickens;
 - ED worked with FedEx to ensure that they have hybrid trucks on the road. Today there are several delivery companies that use hybrid vehicles;
 - Wal-Mart works with 60,000 suppliers world-wide and is therefore very influential in greening the supply chain.
- China is the next big challenge.
- Non-governmental organizations can work faster than government.
- We need to be aware of green washing. Environmental Defense seeks to work with corporations to achieve results that are verifiable and measurable.

Helen Howes, Vice President, Corporate Environment, Health and Safety, Exelon Corporation

- Exelon is an electricity generator; 90% of the electricity it generates comes from nuclear plants.
- Exelon cannot drive an environmental agenda on its own; there is a need for partnerships with non-governmental organizations.
- Exelon is involved in the U.S. Climate Action Partnership which is seeking the introduction of greenhouse gas emissions regulations in the U.S.
- There is a sense that regulations are on their way and corporations like Exelon want to work with governments and non-governmental organizations on the development of these regulations.

Paul Hunt, Enbridge

- Enbridge views corporate responsibility as an investment rather than an expense.
- There are four key elements to a sustainable community: environment, health, education, and arts and culture.
- Companies must earn a license to operate not only from regulators but also from the community in which they operate.

Closing Conference Plenary: Carbon: Tax or Trade?

Colin Hansen, Minister of Economic Development, British Columbia

- The big issue is how to best price carbon.
- Quebec and B.C. have introduced carbon taxes and industries are coming on board.
- Right now in Canada there are many different climate change programs and carbon pricing schemes.

Bob Page, TransAlta Professor of Environment Management and Sustainability, University of Calgary

- A carbon tax gives you price certainty whereas a cap-and-trade system gives you target certainty.
- Carbon taxes are like sin taxes. Revenues are not usually used to meet specific societal goals.
- Canada needs to become part of a global carbon market.
- Tax and cap-and-trade are not mutually exclusive.

Toby Heaps, President and Editor, Corporate Knights

- Emissions from China are growing rapidly.
- While a carbon tax is not a silver bullet, we need one otherwise “our gun is not even loaded.”
- We need a global carbon price otherwise emissions-intensive activities will migrate to areas where carbon is not taxed.

- The problem with cap-and-trade is that China and India will not accept a cap on their emissions.
- Consumers may not respond to carbon taxes but companies do.

Mathieu Bouchard, Vice-President, Sustainable Development and Climate Change, Rio Tinto Alcan

- We are emitting substantially more carbon than our forests and oceans can absorb. This is not sustainable.
- Governments must recognize that certain companies and industries took early actions to reduce greenhouse gas emissions.
- Intensity targets are better than absolute emissions reduction targets in the near terms because society needs our products.
- Both tax and trade have a role to play. Tools should be combined to achieve a level playing field for companies that are active internationally.

Mark Jaccard, Professor, School of Resource and Environmental Management, Simon Fraser University

- It does not really matter whether policy makers adopt a cap and trade system or a carbon tax. The important thing is putting a price on carbon.
- The atmosphere can no longer be used as a free dump for carbon. As long as there is no cost to polluting emissions will continue to increase.
- Reducing emissions will require profound technological innovation over several decades. This is going to be more expensive than simply dumping carbon in the atmosphere for free.
- A carbon tax drives technological change rather than behavioural change on the part of consumers.
- Cap-and-trade systems don't always provide certainty of outcome (e.g. because of overallocation of credits, exemptions, etc.).

David Hone, Group Climate Change Adviser, Shell International

- Solid government regulations are needed. Taxing carbon and/or cap-and-trade is not enough.
- Big changes are urgently needed in our energy systems (e.g. carbon capture and storage).
- A huge technological revolution is needed – we must really put much more money into energy technology.
- But the time frame is very short – we must change the global energy system by 2020.

Graham Whitmarsh, Head, Climate Action Secretariat, Government of British Columbia

- Cap-and-trade systems are administratively complicated. A carbon tax is simpler to administer. Regulations are also needed (e.g. building codes), as is support for technological development and commercialization.
- British Columbia is taking action to reduce emissions in part in anticipation of U.S./global action. B.C. is positioning itself to be stronger and more prosperous.

Henry Derwent, President and CEO, International Emissions Trading Association

- A carbon tax is predictable and offers low incremental transaction costs.
- But: there is no certainty of outcome, there is little evidence that consumers respond to carbon taxes, the trend is towards cap-and-trade and not taxes, taxes are inflexible, taxes can have impacts on international competitiveness, etc.
- Cap-and-trade systems offer a positive incentive to reduce emissions.
- The Chinese are beginning to understand that they will need to adopt a cap on their emissions at some point.

Sénat



Senate

Canada

Rapport sommaire

Conférence GLOBE 2008

Septième rapport au Comité sénatorial permanent de
l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

L'honorable W. David Angus, *président*
L'honorable Grant Mitchell, *vice-président*

mai 2009

This report is also available in English

Des renseignements sur le Comité sont donnés sur le site :

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:

<http://www.senate-senat.ca/EENR-EERN.asp>

Table des matières

Membres du comité.....	i
Ordre de Renvoi – 40-2.....	ii
À propos de la Conférence GLOBE	1
Plénière inaugurale	1
Gordon Campbell, premier ministre de la Colombie-Britannique.....	1
Son Altesse Royale le prince Philippe de Belgique.....	1
Beth Lowery, vice-présidente à l'environnement et à l'énergie, General Motors.....	2
Marché mondial du carbone – La voie de l'avenir	2
Henry Derwent, président-directeur général, Association internationale pour l'échange de droits d'émission.....	2
Steven Schleimer, directeur, Barclays Capital.....	3
Jill Duggan, chef, Échanges internationaux d'émissions, ministère de l'Environnement, de l'Alimentation et des Affaires rurales du Royaume-Uni	3
Graham Whitmarsh, chef, Secrétariat de l'action climatique, gouvernement de la Colombie- Britannique.....	3
Énergie propre : Croissance des énergies renouvelables	4
L'avenir du dialogue sur l'énergie	5
Bob Elton, président et chef de la direction, BC Hydro	5
Bill Smith, vice-président, Production d'énergie, Siemens Canada	5
Marc Josz, chef, Stratégie et gestion du portefeuille, Suez Energy International	5
Bob Huggard, président, Services résidentiels et d'affaires, Amérique du Nord, Direct Energy	5
Discussion	6
Dialogue ministériel sur le développement durable.....	6
Colin Hansen, ministre du Développement économique, Colombie-Britannique.....	6
Jim Rondeau, ministre des Sciences, de la Technologie et de l'Énergie et ministre de la Compétitivité, de la Formation et du Commerce, Manitoba	7
Gianluca Salvatori, ministre des Sciences et de la Technologie, province de Trente, Italie ...	7
John Gerretsen, ministre de l'Environnement, Ontario	7
Capture et stockage du CO₂.....	7
David Lewin, vice-président principal, Développement IGCC, EPCOR.....	7
Gerry Protti, vice-président exécutif, Relations d'entreprise, EnCana.....	7
Jay Nagendran, sous-ministre adjoint, Environnement Alberta, gouvernement de l'Alberta ..	8
Gary Weilingner, vice-président, Spectra Energy Transmission.....	8
Stephen Kaufmann, président, Réseau intégré du CO ₂	8

Politique de lutte contre les changements climatiques et tendances de la réglementation en Amérique du Nord	9
Bill Jones, consultant principal, EcoSecurities Consulting Limited.....	9
Barbara Hendrickson, associée, McMillan Binch Mendelsohn LLP.....	9
Beverly Yee, sous-ministre adjoint, Environnement Alberta	9
Forêts et changements climatiques.....	10
Cassie Doyle, sous-ministre, Ressources naturelles Canada	10
Chris Elliott, vice-président, Région du Pacifique, Fonds mondial pour la nature (Canada)..	10
Bruce Lippke, président, Consortium for Research on Renewable Industry Materials.....	10
Avrim Lazar, président et chef de la direction, Association des produits forestiers du Canada.....	10
Biocarburants – Des solutions novatrices pour relever le défi	11
Cassie Doyle, sous-ministre, Ressources naturelles Canada	11
Claude Letourneau, président-directeur général, Vaperma Inc.	11
Jeff Passmore, vice-président exécutif, Iogen Corporation	11
Michael Scott, vice-président principal, Développement de l'entreprise, Nexterra Energy Corp.	11
Piles au lithium : La technologie révolutionnaire de la voiture verte	11
Ulrik Grape, chef de la direction, EnerDel Inc.	11
Prabhakar Patil, chef de la direction, Compact Power.....	12
David Vieau, président-directeur général, A123 Systems	12
Atelier : Le diesel propre.....	12
Timothy V. Johnson, directeur, Corning Inc.	12
Norbert Krause, directeur, Groupe Volkswagen d'Amérique du Nord	12
Kevin McMahon, associé directeur, The Martec Group.....	12
La biomasse	13
Maxson Hence, expert-forestier, Dynamotive Energy Systems	13
Joel Velasco, représentant en chef en Amérique du Nord, UNICA (Association de l'industrie de la canne à sucre), Brésil	13
Uwe Sollfrank, président du conseil d'administration, Holinger AG.....	13
Jack Saddler, doyen de la Faculté de foresterie, Université de la Colombie-Britannique.....	14
Discussion	14
Modèles de collaboration ONG-sociétés : Nouvelles tendances.....	14
David Yarnold, vice-président exécutif, Défense environnementale	14
Helen Howes, vice-président, Gestion intégrée, Santé et sécurité, Exelon Corporation	14
Paul Hunt, Enbridge.....	15
Plénière de clôture – Le carbone : Taxe ou échanges?	15
Colin Hansen, ministre du Développement économique, Colombie-Britannique.....	15
Bob Page, professeur TransAlta de gestion et de protection de l'environnement, Université de Calgary	15

Toby Heaps, président et rédacteur en chef, Corporate Knights	15
Mathieu Bouchard, vice-président, Développement durable et changements climatiques, Rio Tinto Alcan.....	16
Mark Jaccard, professeur, École de gestion des ressources et de l'environnement, Université Simon Fraser	16
David Hone, conseiller en changements climatiques, Shell International.....	16
Graham Whitmarsh, chef, Secrétariat de l'action climatique, gouvernement de la Colombie-Britannique.....	16
Henry Derwent, président-directeur général, Association internationale pour l'échange de droits d'émission.....	17

Membres du comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources

L'honorable W. David Angus – président

L'honorable Grant Mitchell – vice-président

L'honorable Willie Adams

L'honorable Tommy Banks

L'honorable Daniel Lang

L'honorable Pana Merchant

L'honorable Lorna Milne

L'honorable Richard Neufeld

L'honorable Robert W. Peterson

L'honorable Nick G. Sibbeston

L'honorable Mira Spivak

L'honorable Gerry St. Germain

Membres d'office du comité:

Les honorables sénateurs Cowan (ou Tardif) et LeBreton, C.P., (ou Comeau).

En outre, les honorables sénateurs Brown, Cochrane, Dawson, Kenny, McCoy, Meighen, Nolin and Trenholme Counsell étaient membres du comité ou ont participé de temps en temps durant le 39^e Parlement, 2^e session.

Personnel du comité:

Mme Sam Banks et M. Marc Leblanc, analystes, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement;

M. Jacques Bélanger, agent intérimaire de communications, Direction des communications;

Mme Lynn Gordon, greffière du comité, Direction des comités du Sénat;

Mme Chelsea Saville, adjointe administrative, Direction des comités du Sénat.

Nota:

Ce rapport résume la participation des honorables sénateurs Adams, Banks et Mitchell à la Conférence GLOBE 2008 qui a eu lieu durant la 2^e session de la 39^e législature. Les analystes Frédéric Beaugregard-Tellier et Sam Banks, de la Bibliothèque du Parlement, assistaient aussi à cette conférence.

Ordre de Renvoi – 40-2

Extrait des Journaux du Sénat du mardi 3 mars 2009 :

L'honorable sénateur Angus propose, appuyé par l'honorable sénateur Johnson,

Que le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles soit autorisé à étudier et à faire rapport sur de nouvelles questions concernant son mandat :

a) la situation actuelle et l'orientation future des ressources énergétiques du Canada sur les plans de la production, de la distribution, de la consommation, du commerce, de la sécurité et de la durabilité;

b) des défis environnementaux du Canada, y compris ses décisions concernant le changement climatique mondial, la pollution atmosphérique, la biodiversité et l'intégrité écologique;

c) la gestion et l'exploitation durables des ressources naturelles renouvelables et non renouvelables dont, sans y être limité, l'eau, les minéraux, les sols, la flore et la faune;

d) les obligations du Canada issues de traités internationaux touchant l'énergie, l'environnement et les ressources naturelles, et leur incidence sur le développement économique et social du Canada;

Que les documents reçus, les témoignages entendus, et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la deuxième session de la trente-neuvième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité présente son rapport final au plus tard le 30 juin 2010 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Paul C. Bélisle
Greffier du Sénat

À propos de la Conférence GLOBE

GLOBE est une conférence internationale biennale sur les affaires et l'environnement. Des milliers de cadres d'entreprises, de responsables gouvernementaux et de chefs de file de l'industrie environnementale venant de plus de 70 pays ont assisté à GLOBE 2008.

Le programme de la conférence était tellement étendu qu'en dépit du fait que votre comité était représenté à GLOBE 2008, il a été impossible de couvrir toutes les séances, discussions, présentations et autres manifestations. Les sénateurs et le personnel du Sénat du Canada qui ont participé étaient les suivants : les honorables sénateurs Adams, Banks et Mitchell et, de la Bibliothèque du Parlement, Frédéric Beauregard-Tellier et Sam Banks.

Le programme de 2008 était axé sur quatre grands thèmes : climat et énergie, finances et durabilité, développement durable des entreprises et villes durables. Ce rapport présente un résumé de ce que nous avons entendu à GLOBE 2008.

Plénière inaugurale

Gordon Campbell, premier ministre de la Colombie-Britannique

- La durabilité est l'idée la plus importante de notre temps.
- Le nouvel avenir se fondera sur le développement durable.
- Chacun d'entre nous est appelé à agir différemment. Nous devons commencer à agir d'une façon désintéressée et à penser aux générations futures.
- Nous pouvons choisir l'avenir que nous voulons créer. Il est temps de changer l'ordre de la révolution industrielle.
- Il nous incombe maintenant de passer des mots et des idées à l'action.
- Le monde n'est plus ce qu'il était. Les changements climatiques ont des effets sérieux. Par exemple, près de 80 p. 100 des pinèdes de la Colombie-Britannique sont infestées par le dendroctone du pin ponderosa.
- Opposer l'économie à l'environnement est une fausse dichotomie.
- Nous devons penser à nos enfants et à l'avenir que nous voulons.
- Soyons audacieux. Imaginons l'avenir que nous souhaitons et travaillons pour l'atteindre.

Son Altesse Royale le prince Philippe de Belgique

- Des mesures d'une grande portée sont nécessaires pour stabiliser, puis pour réduire les émissions. Ne rien faire n'est pas un choix possible.
- Notre défi mondial est de progresser rapidement vers un monde exempt de carbone.
- L'Europe est en tête. Le programme d'échange de droits d'émissions de l'Union européenne pourrait se transformer en un marché mondial du carbone.
- Le marché du carbone est un pont reliant la protection de l'environnement aux perspectives commerciales.
- Les technologies, les idées et la volonté politique sont toutes présentes en Europe. Il suffit de trouver des capitaux de risque pour démarrer.
- Les premiers à s'élancer auront un avantage concurrentiel.

- Pour réussir vraiment, tous les pays doivent coopérer afin d'atténuer les effets des émissions de gaz à effet de serre.
- Une forme de gouvernance mondiale (par l'entremise des Nations Unies, par exemple) est nécessaire pour affronter le problème des changements climatiques.
- La communauté internationale a fait des progrès réguliers, mais le Protocole de Kyoto n'a eu qu'un succès partiel. Une plus grande coopération internationale est nécessaire.
- En fin de compte, la protection de l'environnement est un impératif moral.
- Nous avons besoin d'une approche commune qui puisse être appliquée de différentes façons. Les pays riches ont une obligation morale envers ceux qui peuvent le moins relever le défi.

Beth Lowery, vice-présidente à l'environnement et à l'énergie, General Motors

- Les moteurs à combustion interne brûlant des dérivés du pétrole ne permettent pas d'atteindre l'objectif du transport personnel durable.
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre nécessitera toute une gamme de technologies et de carburants.
- À l'heure actuelle, 35 p. 100 de l'énergie mondiale et 96 p. 100 de l'énergie utilisée pour les transports sont d'origine pétrolière. Nous devons diversifier en nous écartant du pétrole.
- Le monde compte aujourd'hui 6,6 milliards de personnes et 890 millions de véhicules. On estime qu'en 2020, ces chiffres seront respectivement passés à 7,5 milliards et 1,1 milliard.
- General Motors appuie des mesures de lutte contre les changements climatiques fondées sur des technologies avancées, axées sur le marché et s'étendant à l'ensemble de l'économie. Le comportement des consommateurs constitue également une importante partie de l'équation.

Marché mondial du carbone – La voie de l'avenir

Henry Derwent, président-directeur général, Association internationale pour l'échange de droits d'émission

- Les années 2008-2009 constitueront une période critique. La question de savoir ce qui remplacera le Protocole de Kyoto après 2012 est importante.
- Les signataires du Protocole de Kyoto essaient de définir des cibles pour la période qui suivra 2012.
- Toutes les parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques négocient un cadre pour la période qui suivra 2012.
- Il ne sera pas possible d'aller très loin avant de savoir ce que les États-Unis ont l'intention de faire.
- L'UE réduira ses émissions de 20 à 30 p. 100 d'ici 2020.
- La demande des pays de l'UE en matière de crédits d'émissions provenant du Mécanisme pour un développement propre est incertaine après 2012.
- La disposition de mise en œuvre conjointe faisant partie des mécanismes dits de flexibilité du Protocole de Kyoto pourrait ne pas être maintenue après 2012.

- Les marchés du carbone offrent des possibilités peu coûteuses d'atténuation des émissions.
- Le marché du carbone valait 60 milliards de dollars en 2007. Les volumes sont en croissance.
- Le marché semble fonctionner.

Steven Schleimer, directeur, Barclays Capital

- Le secteur de l'énergie électrique est le plus grand émetteur de l'Amérique du Nord. Le marché se comporte déjà comme si la réglementation du carbone était imminente.

Jill Duggan, chef, Échanges internationaux d'émissions, ministère de l'Environnement, de l'Alimentation et des Affaires rurales du Royaume-Uni

- Les échanges de droits d'émissions offrent de nombreux avantages : ils réduisent le coût des mesures de lutte contre la pollution, contribuent à l'accélération du rythme de l'innovation et exercent une forte influence sur les prix.
- Quelques États des États-Unis et quelques provinces du Canada sont en train d'établir leurs propres systèmes régionaux d'échange de droits d'émissions (par exemple, la Western Climate Initiative).
- Le défi est de trouver des moyens d'intégrer les programmes régionaux dans un marché mondial du carbone.
- Il est nécessaire de collaborer maintenant sur les questions liées à la conception du marché afin de faciliter les liens à l'avenir. Il est essentiel d'échanger des pratiques exemplaires pour que les systèmes d'échange puissent être reliés les uns aux autres indépendamment de leur taille.

Graham Whitmarsh, chef, Secrétariat de l'action climatique, gouvernement de la Colombie-Britannique

- Nous ne pouvons pas nous permettre de ne rien faire face aux changements climatiques. La Colombie-Britannique a déjà été durement touchée par le dendroctone du pin ponderosa.
- Le défi est d'affronter le problème à l'échelle mondiale.
- La Colombie-Britannique prend des mesures de lutte contre les changements climatiques. Le budget 2008 prévoit déjà une taxe sur le carbone. Le gouvernement consacre en outre un milliard de dollars à diverses initiatives de lutte contre les changements climatiques et a annoncé qu'il adopterait la norme californienne d'émissions des véhicules automobiles.
- La Colombie-Britannique a adhéré à la Western Climate Initiative. Il est toujours plus avantageux d'avoir un plus grand marché du carbone.
- Nous aurons besoin à un moment donné de règlements mondiaux et d'un marché mondial. Le Partenariat international d'action sur le carbone est la tribune la plus indiquée à cet égard.
- Un marché du carbone encouragera l'industrie à déployer les technologies existantes.
- Il faudra de la volonté politique pour faire accepter des prix plus élevés qui pourront, à leur tour, favoriser l'innovation.

- Le prix du carbone devra atteindre au moins 30 à 40 \$ US la tonne pour que le secteur américain de l'énergie électrique envisage d'utiliser des combustibles autres que le charbon.
- Personne ne pense que les prix du carbone baisseront avec le temps, mais l'émission de carbone demeure gratuite à beaucoup d'endroits.
- Une approche progressive est la plus susceptible d'amener les pays en développement à adopter des cadres de réduction du carbone.

Énergie propre : Croissance des énergies renouvelables

Énergie géothermique

- Avantages : Pas de combustibles de sources extérieures et pas de lignes de transmission.
- La sécurité énergétique est le nouveau moteur de l'énergie géothermique et d'autres sources d'énergie renouvelable.
- L'énergie géothermique est économique et respectueuse de l'environnement. Elle a déjà une base législative aux États-Unis.
- L'énergie géothermique représente actuellement un créneau de marché. Elle a un grand potentiel et est largement disponible.

Énergie solaire

- Peut alimenter aussi bien des maisons que de grandes sociétés.
- Le prix de l'électricité solaire est « décentralisé » parce que la production de l'énergie se fait sur place.
- Il faudrait établir des règles du jeu équitable pour l'énergie solaire par rapport aux sources conventionnelles d'énergie. Des encouragements tels que des remises et des programmes d'achat par les services publics d'électricité peuvent aider.

Énergie hydroélectrique

- La Colombie-Britannique cherche à réaliser l'autonomie énergétique au niveau provincial d'ici 2016.
- La province s'est fixé pour objectif de réduire de 33 p. 100 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020.
- La Colombie-Britannique dispose d'importants moyens hydrauliques et éoliens, comme les petites centrales « au fil de l'eau ».
- Dans le cas de la Colombie-Britannique, le succès est largement attribuable à la collaboration des Premières nations.

Énergie éolienne

- La capacité installée est en croissance.
- Si les objectifs fixés par le gouvernement sont atteints, 5 p. 100 de l'électricité produite au Canada d'ici 2016 sera d'origine éolienne.
- Un plan ou une stratégie est nécessaire pour favoriser la croissance de l'énergie éolienne. Nous devons considérer celle-ci comme une ressource stratégique et « penser grand » : il ne faut pas envisager l'énergie éolienne comme un créneau ne pouvant jouer qu'un rôle limité.

- Nous devons éviter de mettre en place des politiques et des règlements disparates dans les différentes administrations.
- Sur le plan de la planification :
 - Les nouveaux investissements au titre de la transmission seront-ils conçus pour faciliter l'accès à l'énergie éolienne et son intégration?
 - La construction de nouvelles centrales sera-t-elle envisagée dans une optique d'intégration des sources d'énergie renouvelable?
- Tout cela nécessite un engagement permanent au niveau de la collectivité et des intervenants.

L'avenir du dialogue sur l'énergie

Bob Elton, président et chef de la direction, BC Hydro

- La demande d'énergie augmentera dans les 50 prochaines années compte tenu de la croissance rapide des économies émergentes.
- Les économies émergentes ne feront pas la transition vers les énergies renouvelables à moins que celles-ci ne deviennent moins coûteuses que les autres.
- À l'heure actuelle, la Chine construit chaque année des centrales au charbon dont la capacité est plus importante que le total mondial des énergies renouvelables.

Bill Smith, vice-président, Production d'énergie, Siemens Canada

- Les combustibles fossiles continueront à dominer.
- Pas de solution miracle au problème mondial des émissions de gaz à effet de serre.
- Contrairement aux consommateurs d'énergie nord-américains, les Européens comprennent qu'il est nécessaire de conserver l'énergie. Cette situation est partiellement attribuable au fait que l'Amérique du Nord n'a pas à payer le prix réel de l'énergie.
- Trois forces doivent agir de concert pour assurer un approvisionnement énergétique durable : poussée technologique, attraction des besoins et politique-cadre.
- La protection climatique est le nouveau paradigme.

Marc Josz, chef, Stratégie et gestion du portefeuille, Suez Energy International

- La Chine a construit de nouvelles centrales d'une capacité de 105 GW, dont 90 p. 100 sont au charbon.
- Le charbon pourrait bien devenir le combustible de référence du XXI^e siècle. Il est abondant, on en trouve un peu partout dans le monde et son prix est assez stable.
- La capture et le stockage du carbone ne sont pas donnés : ils consomment beaucoup d'énergie et nécessitent d'importants capitaux.

Bob Huggard, président, Services résidentiels et d'affaires, Amérique du Nord, Direct Energy

- Le grand problème en Amérique du Nord est que nous ne payons pas le vrai prix de l'énergie.
- Nous n'avons pas mis en place les bons paramètres économiques.

Discussion

- Chris Henderson (animateur) : L'histoire de l'énergie est marquée par une succession de bouleversements. L'histoire récente est une anomalie.
- Bob Elton : Le marché ne permettra pas à lui seul de régler nos problèmes d'énergie. Nous sommes très loin de tenir pleinement compte du prix de tous les facteurs externes.
- Bob Elton : Nous ne résoudrons pas de notre vivant le problème des émissions de gaz à effet de serre. Les pays développés continueront à s'adapter, mais nous aurons à affronter des catastrophes.
- Bob Elton : Pour la plupart d'entre nous, le lien entre les changements climatiques et la consommation d'énergie n'est ni réel ni immédiat. Il est peu probable que nous puissions éviter de dangereux changements climatiques.
- Marc Josz : Les particuliers et les sociétés sont de plus en plus conscients de la situation.
- Bob Elton : BC Hydro peut faire preuve d'imagination en matière de gestion axée sur la demande parce que c'est une société d'État. Son objectif est de n'augmenter ni la production ni la consommation.
- Bob Elton : Nous élistes des gens qui nous représentent. Ils ont l'impression que nous valorisons davantage la consommation que la protection de l'environnement.
- À la question de savoir quelle politique ils privilégiaient pour combattre les émissions de gaz à effet de serre, les panélistes ont donné les réponses suivantes :
 - Bill Smith - Attribuer un prix aux émissions de carbone.
 - Bob Huggard - Laisser monter les prix de l'énergie pour qu'ils reflètent les vrais coûts.
 - Bob Elton - Mettre en place un code du bâtiment comportant des exigences radicales.
 - Marc Josz - Collaborer avec la Chine et l'Inde.

Dialogue ministériel sur le développement durable

Colin Hansen, ministre du Développement économique, Colombie-Britannique

- Le budget provincial de 2008 tend à assurer à la fois la prospérité économique et un avenir durable.
- La province envisage un système de plafonds et d'échanges et une taxe sur le carbone.
- La taxe provinciale sur le carbone n'aura pas d'incidence sur les recettes : les contribuables pourront choisir comment réduire leur bilan carbone.
- La taxe sur le carbone permettra à la province de réduire l'impôt sur le revenu des particuliers et des sociétés.
- Cela encouragera considérablement l'investissement dans la province.
- La Colombie-Britannique envisage d'utiliser les arbres détruits par le dendroctone pour produire du biocarburant.
- Les technologies propres représentent l'avenir : « Le vert peut produire de l'or. »

Jim Rondeau, ministre des Sciences, de la Technologie et de l'Énergie et ministre de la Compétitivité, de la Formation et du Commerce, Manitoba

- Le Manitoba est la première province à inscrire les cibles de Kyoto dans ses lois. Les cibles devraient être atteintes d'ici 2012.
- Le Manitoba a un abondant potentiel hydroélectrique : 96 p. 100 de son électricité est d'origine hydraulique.
- Le Manitoba exporte la moitié de l'électricité qu'il produit.
- La province a un mandat d'éthanol : 85 p. 100 du carburant devra contenir 10 p. 100 d'éthanol.
- Le Manitoba construit un important pourcentage des autobus qui roulent en Amérique du Nord. Il a donc la possibilité d'agir sur tout le continent en dotant tous les autobus qu'il fabrique de la capacité de fonctionner au biodiésel.

Gianluca Salvatori, ministre des Sciences et de la Technologie, province de Trente, Italie

- Les changements climatiques touchent des endroits tels que Trente. Le tourisme d'hiver a baissé à cause de la qualité moindre de la neige. Par suite de la fonte, il y aura moins d'eau cette année.

John Gerretsen, ministre de l'Environnement, Ontario

- Des changements culturels et comportementaux sont nécessaires.
- Il faudra pour cela beaucoup de collaboration entre les entreprises, le secteur de l'environnement, l'agriculture, les ONG environnementales et le gouvernement.
- L'Ontario a créé un Secrétariat des changements climatiques qui réunit de nombreux organismes sous une même direction.
- Il faudrait plus d'apport et de pouvoirs au niveau local.
- L'Ontario a signé un protocole d'entente avec la Californie au sujet des normes d'émission.
- L'Ontario se joint à d'autres administrations dans des groupes tels que la Western Climate Initiative.

Capture et stockage du CO₂

David Lewin, vice-président principal, Développement IGCC, EPCOR

- EPCOR aura du dioxyde de carbone à vendre d'ici 2015.

Gerry Protti, vice-président exécutif, Relations d'entreprise, EnCana

- Le projet de capture et de stockage du carbone de Weyburn est un grand succès sur le double plan environnemental et commercial :
 - C'est le plus grand projet canadien de récupération assistée des hydrocarbures à l'aide de dioxyde de carbone.
 - C'est le plus grand projet de capture et de stockage de carbone du monde (2 millions de tonnes de dioxyde de carbone par an).
- Depuis 2000, près de 10 millions de tonnes de CO₂ ont été séquestrés à Weyburn.

- L'injection de dioxyde de carbone a accru de 60 p. 100 la production du champ de Weyburn, qui n'avait pas connu de tels niveaux depuis 35 ans.
- Pour l'ensemble du Canada, le potentiel de capture et de stockage du carbone pourrait atteindre 600 millions de tonnes par an.
- La récupération assistée des hydrocarbures est une option intéressante à moyen terme (aux endroits pouvant disposer d'une source de dioxyde de carbone d'une grande pureté).
- La capture et le stockage du carbone à grande échelle constituent une option à long terme.
- Le potentiel est réel et la technologie s'améliore, les lacunes dans les connaissances diminuant constamment.
- Des questions continuent à se poser quant aux aspects économiques et réglementaires et aux perceptions du public.
- La capture et le stockage du carbone pourraient trouver des applications dans les pays en développement.

Jay Nagendran, sous-ministre adjoint, Environnement Alberta, gouvernement de l'Alberta

- Le recours à la capture et au stockage du carbone pour minimiser les émissions de gaz à effet de serre constitue le plus grand défi et la plus grande occasion pour l'Alberta.
- Les études montrent que la capture et le stockage du carbone pourraient représenter 70 p. 100 de l'objectif de réduction des émissions de l'Alberta d'ici 2050.
- L'Alberta a une centaine de grandes installations industrielles concentrées dans un petit nombre de régions dont la géologie se prête admirablement à la séquestration du carbone.
- La capture et le stockage du carbone présentent des problèmes : coût, acceptation par le public, technologie, réglementation, etc.
- La capture et le stockage du carbone constitueront un élément essentiel d'une exploitation responsable des sables bitumineux.
- Étapes suivantes : Favoriser la capture et le stockage du carbone à l'appui d'un secteur énergétique durable à valeur ajoutée.

Gary Weilinger, vice-président, Spectra Energy Transmission

- En Colombie-Britannique, le problème consiste à trouver des réservoirs pour le stockage du dioxyde de carbone.

Stephen Kaufmann, président, Réseau intégré du CO₂

- Le Réseau intégré du CO₂ a pour mandat de travailler avec les gouvernements pour établir des mécanismes d'élaboration de politiques et de partage des risques en matière de capture et de stockage du carbone, en vue de favoriser la participation à court terme.
- Il y a une période de transition dans laquelle les facteurs économiques et les risques décourageront l'investissement dans les technologies de capture et de stockage du carbone. Les gouvernements ont un rôle à jouer pour faciliter le démarrage.
- Nous devons trouver un moyen équitable de partager les coûts d'un déploiement rapide des technologies de capture et de stockage du carbone (comme dans le cas d'autres technologies telles que l'énergie nucléaire, l'éthanol, etc.).
- Au départ, les volumes séquestrés de dioxyde de carbone seront petits : environ 10 millions de tonnes par an en 2015, qui passeront à 25 millions de tonnes ou plus en 2030.

Politique de lutte contre les changements climatiques et tendances de la réglementation en Amérique du Nord

Bill Jones, consultant principal, EcoSecurities Consulting Limited

- La Western Climate Initiative vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 15 p. 100 d'ici 2020, probablement grâce à la mise en œuvre d'un système de plafonds et d'échanges. Les lignes directrices sont en préparation.
- Il y a d'autres initiatives régionales telles que la Regional Greenhouse Gas Initiative et le Midwestern Regional Greenhouse Gas Reduction Accord, mais elles n'ont encore défini ni cibles ni échéancier.
- La stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre des États-Unis est principalement animée par les États, avec la Californie en tête. Il y a de la résistance au niveau fédéral.
- Le Congrès américain est saisi de plusieurs projets de loi (par exemple, le Lieberman-Warner Bill S2191) visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- Le Bill 32 de la Californie a pour objet de ramener les émissions au niveau de 1990 d'ici 2020.
- Obstacles à l'élaboration de politiques :
 - Volonté politique
 - Incertitude du marché volontaire
 - Incertitude du marché réglementé
 - Règlements fédéraux possibles : Quelle interaction auraient-ils avec les efforts régionaux et les initiatives des États?
- Étape suivante : Les élections fédérales américaines de 2008.

Barbara Hendrickson, associée, McMillan Binch Mendelsohn LLP

- On ne sait pas encore comment le plan fédéral *Prendre le virage* de lutte contre les changements climatiques sera mis en œuvre ni quelle sera son interaction avec les initiatives provinciales.

Beverly Yee, sous-ministre adjoint, Environnement Alberta

- Avec son plan d'action de 2002 sur les changements climatiques, l'Alberta a été la première administration canadienne à exiger de l'industrie qu'elle déclare ses émissions de gaz à effet de serre et qu'elle se conforme à des cibles obligatoires de réduction des émissions fondées sur l'intensité.
- Moyens possibles d'atteindre les cibles :
 - Améliorations du rendement
 - Achat de crédits d'émissions
 - Fonds des technologies novatrices.
- Sur le plan de l'élaboration des politiques, tous les Albertains doivent contribuer à la solution. Le plan provincial favorise l'intendance et la collaboration.
- La technologie est l'élément clé.
- Le plan favorise une approche ascendante axée sur de vraies occasions et sur l'équilibre entre l'économie et l'environnement.

- Cibles :
 - 2010 – Réduction de 23 p. 100 de l'intensité des émissions
 - 2020 – Réduction des émissions grâce à la capture et au stockage du carbone
 - 2050 – Réduction de 50 p. 100 des émissions projetées.

Forêts et changements climatiques

Cassie Doyle, sous-ministre, Ressources naturelles Canada

- Une gestion durable des forêts est essentielle pour affronter les changements climatiques à l'échelle mondiale.
- Le Canada a 10 p. 100 des forêts du monde. Les forêts constituent une ressource renouvelable.
- On n'a pas beaucoup tenu compte des forêts jusqu'ici dans le débat sur les changements climatiques.
- Près de 20 p. 100 des émissions mondiales de gaz à effet de serre sont attribuables à la déforestation.

Chris Elliott, vice-président, Région du Pacifique, Fonds mondial pour la nature (Canada)

- La comptabilisation du carbone est difficile. Il y a beaucoup d'incertitude quant au rôle des forêts dans le cycle du carbone.
- La Fédération mondiale de la faune et l'Association des produits forestiers du Canada élaborent de nouvelles techniques de comptabilisation du carbone.
- La déforestation se produit surtout dans les pays en développement (qui n'ont pas signé le Protocole de Kyoto).
- L'Indonésie compte parmi les pays du monde qui émettent le plus de gaz à effet de serre.
- Les forêts joueront un rôle important dans toute entente sur le climat après 2012.
- La Fédération mondiale de la faune et l'Association des produits forestiers du Canada cherchent à s'entendre sur des techniques et des pratiques exemplaires de comptabilisation du carbone dans la gestion du cycle de vie des produits forestiers.

Bruce Lippke, président, Consortium for Research on Renewable Industry Materials

- La surveillance du carbone est complexe. Il est nécessaire de procéder à des analyses du cycle de vie.
- Comme matériau de construction, le bois est préférable à l'acier et au béton au chapitre des émissions.
- Les changements climatiques pourraient doubler les risques d'incendies de forêt dans le Nord-Ouest pacifique.
- L'imposition d'une taxe sur le carbone rendrait l'énergie solaire plus attrayante.

Avrim Lazar, président et chef de la direction, Association des produits forestiers du Canada

- L'industrie canadienne des produits forestiers vise la neutralité en carbone d'ici 2015 (sans achat de droits d'émission).
- Pour le monde, le défi est de trouver un moyen terme entre la croissance massive, sous forme d'urbanisation et d'industrialisation, et la protection de l'environnement.

- Le monde a besoin de produits neutres en carbone.
- Le nouveau « trois R » : repenser, redessiner, réaménager.

Biocarburants – Des solutions novatrices pour relever le défi

Cassie Doyle, sous-ministre, Ressources naturelles Canada

- L'innovation technologique est la clé de la transformation économique et sociale.
- La stratégie fédérale des carburants renouvelables augmentera la demande de ces carburants.

Claude Letourneau, président-directeur général, Vaperma Inc.

- Vaperma fabrique des membranes pour une production plus efficace des biocarburants.
- Vaperma cherche à réduire les émissions de gaz à effet de serre à la source en retirant l'eau de l'éthanol à l'aide d'une membrane plutôt que par distillation. Ce procédé peut réduire de 50 p. 100 la consommation d'énergie.
- L'investissement du gouvernement dans Vaperma montre que des efforts gouvernementaux et des initiatives basées sur le capital-risque peuvent se conjuguer pour donner des résultats.

Jeff Passmore, vice-président exécutif, Iogen Corporation

- Iogen produit de l'éthanol cellulosique.
- L'usine d'Iogen n'utilise pas l'électricité du secteur. Elle recycle plutôt l'énergie produite par son procédé.
- L'éthanol cellulosique a beaucoup retenu l'attention des médias parce qu'il contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, produit une énergie sûre et offre de nouvelles occasions au secteur agricole.
- Les résidus agricoles donnent une matière première suffisante pour répondre aux besoins en énergie renouvelable.

Michael Scott, vice-président principal, Développement de l'entreprise, Nexterra Energy Corp.

- Nexterra participe à la commercialisation avancée de la technologie de gazéification de la biomasse.
- Le développement et l'exploitation des possibilités de la biomasse comportent de nombreux avantages financiers.
- Les gaz de synthèse tirés de la biomasse peuvent servir au chauffage et à la production d'électricité.

Piles au lithium : La technologie révolutionnaire de la voiture verte

Ulrik Grape, chef de la direction, EnerDel Inc.

- Dans le domaine des transports, les batteries de piles au lithium-ion constitueront le critère ultime pour tous les véhicules futurs, y compris les hybrides, les branchables, les véhicules à piles à combustible, etc.

Prabhakar Patil, chef de la direction, Compact Power

- Les batteries au lithium-ion domineront le marché pendant les 15 à 20 prochaines années.

David Vieau, président-directeur général, A123 Systems

- Le problème est de savoir si les batteries peuvent durer aussi longtemps que les véhicules qu'elles propulsent (environ 12 ans).
- La disponibilité des matières premières nécessaires pour fabriquer les batteries peut constituer un problème. Les géologues pourraient affirmer qu'il est impossible de produire à temps suffisamment de lithium.
- Les hybrides à moteur diesel s'annoncent déjà en Europe. C'est un phénomène régi par la demande.
- Certains s'attendent à ce qu'environ la moitié des voitures neuves vendues en Amérique d'ici 2020 soient des hybrides.
- La tendance à l'électrification des véhicules personnels s'intensifiera dans les 20 à 30 prochaines années.
- La hausse du prix des carburants rendra les batteries plus rentables.

Atelier : Le diesel propre

Timothy V. Johnson, directeur, Corning Inc.

- Les moteurs diesel offrent de nombreux avantages : ils sont efficaces, ils ont un meilleur rendement et leur technologie est arrivée à maturité. Les véhicules à moteur diesel représentent plus de 50 p. 100 des ventes de véhicules neufs en Europe.
- Les problèmes comprennent la réglementation des émissions, le coût, l'infrastructure de distribution du carburant et l'impression (parmi les consommateurs nord-américains) que le diesel est un carburant sale.
- Pour que les voitures européennes puissent être vendues aux consommateurs américains, elles doivent être modifiées pour répondre aux normes d'émission plus strictes des États-Unis.

Norbert Krause, directeur, Groupe Volkswagen d'Amérique du Nord

- La technologie du diesel « propre » est en concurrence avec les moteurs hybrides, les moteurs à essence avancés, etc.
- Les gouvernements devraient favoriser l'innovation et assurer une concurrence loyale en établissant des programmes d'encouragement indépendants de la technologie utilisée.

Kevin McMahon, associé directeur, The Martec Group

- Il y a un marché pour les véhicules légers à moteur diesel « propre ».
- Beaucoup de consommateurs ont entendu l'expression « diesel propre », mais, dans l'ensemble, la technologie est mal connue. L'industrie doit faire des efforts pour changer l'impression que le moteur diesel est lent, bruyant et sent mauvais.

La biomasse

Maxson Hence, expert-forestier, Dynamotive Energy Systems

- L'utilisation de la biomasse pour produire de l'énergie peut contribuer à l'autonomie énergétique des États-Unis.
- Les ressources devraient servir dans les applications où elles sont les plus utiles. Le fait de subventionner des récoltes telles que le maïs pour produire de l'éthanol introduit des distorsions.

Joel Velasco, représentant en chef en Amérique du Nord, UNICA (Association de l'industrie de la canne à sucre), Brésil

- UNICA fabrique la moitié de la production totale d'éthanol et de sucre du Brésil et commence à devenir un chef de file dans le domaine de la production d'électricité à partir de la biomasse.
- Les régions productrices de canne à sucre sont très loin de l'Amazonie (plus de 1 000 km).
- 45 p. 100 du carburant utilisé dans les véhicules du Brésil est tiré de la canne à sucre.
- 90 p. 100 des véhicules légers neufs vendus au Brésil peuvent brûler soit de l'éthanol soit de l'essence.
- L'essence est en train de devenir un carburant parallèle, notamment parce que l'éthanol est moins coûteux.
- La conversion de la canne à sucre en éthanol est rentable sur le double plan énergétique et financier : le bilan énergétique est de 9 à 1 par rapport à 1,3 à 1 pour l'éthanol tiré du maïs.
- Le rendement des champs de canne à sucre est supérieur à celui des champs de maïs.
- Il a été possible de déplacer près de 50 p. 100 de la consommation d'essence du pays en utilisant 1 p. 100 de ses terres arables.

Uwe Sollfrank, président du conseil d'administration, Holinger AG

- L'inquiétude suscitée par les changements climatiques a fait monter la demande d'énergie renouvelable.
- Une étude de l'Institut fédéral suisse de technologie a révélé que l'utilisation de denrées telles que les pommes de terre, le maïs, la betterave sucrière, le soja et le canola pour produire de l'énergie a des effets environnementaux plus importants que la combustion de produits pétroliers.

Jack Saddler, doyen de la Faculté de foresterie, Université de la Colombie-Britannique

- La biomasse forestière peut constituer une source d'énergie (biocarburants liquides) et de produits chimiques industriels.
- L'exploitation de la biomasse forestière permet à la Suède de répondre à 25 p. 100 de l'ensemble de ses besoins d'énergie.
- La Colombie-Britannique a des avantages : biomasse forestière abondante et expertise croissante dans le domaine de la bioénergie.
- Il est temps de faire la transition entre l'économie des hydrocarbures et l'économie des hydrates de carbone. Cette transition prendra du temps.

Discussion

- La société sera le moteur de la transition vers l'énergie de la biomasse.
- Nécessité est mère d'invention : l'épidémie causée par le dendroctone du pin ponderosa en Colombie-Britannique pourrait bien entraîner des progrès dans l'utilisation de la biomasse forestière, tout comme la crise pétrolière des années 1970 avait incité le Brésil à utiliser la canne à sucre pour produire un combustible liquide.

Modèles de collaboration ONG-sociétés : Nouvelles tendances

David Yarnold, vice-président exécutif, Défense environnementale

- Nous devons établir des relations et former des partenariats dans l'intérêt de la planète.
- Il faut encourager les solutions axées sur le marché qui favorisent le changement social et entrepreneurial. Par exemple :
 - Défense environnementale (DE) a collaboré avec McDonald's en vue de l'élimination des emballages en polystyrène expansé et avec les fournisseurs pour mettre fin à l'utilisation de produits pharmaceutiques dans les élevages de poulet.
 - DE a collaboré avec FedEx en vue de la mise en service de camions hybrides. Aujourd'hui, plusieurs entreprises de messageries se servent de véhicules hybrides.
 - Wal-Mart est en relation avec 60 000 fournisseurs du monde entier et peut donc jouer un très grand rôle dans l'écologisation de la chaîne d'approvisionnement.
- La Chine constitue le défi suivant.
- Les ONG peuvent agir plus rapidement que les gouvernements.
- Nous devons nous méfier de l'« écopornographie » ou fausse publicité écologique. DE s'efforce de collaborer avec les entreprises pour atteindre des résultats vérifiables et mesurables.

Helen Howes, vice-président, Gestion intégrée, Santé et sécurité, Exelon Corporation

- Exelon produit de l'électricité, dont 90 p. 100 vient de centrales nucléaires.
- La société ne peut pas avoir un programme environnemental de son cru. Elle doit former des partenariats avec des ONG.
- Exelon travaille dans le cadre du Partenariat d'action climatique des États-Unis, qui milite en faveur de la réglementation des émissions de gaz à effet de serre dans le pays.

- La société a l'impression que l'idée de la réglementation fait son chemin aux États-Unis. Elle souhaite participer à son élaboration de concert avec les gouvernements et les ONG.

Paul Hunt, Enbridge

- Enbridge considère la responsabilité sociale des entreprises comme un investissement plutôt qu'une dépense.
- Une collectivité durable a besoin de quatre éléments clés : l'environnement, la santé, l'éducation ainsi que les arts et la culture.
- Les entreprises doivent mériter leur permis d'exploitation par rapport tant aux organismes de réglementation qu'à la collectivité où elles exercent leurs activités.

Plénière de clôture – Le carbone : Taxe ou échanges?

Colin Hansen, ministre du Développement économique, Colombie-Britannique

- Il faut trouver le meilleur moyen de mettre un prix sur les émissions de carbone.
- Le Québec et la Colombie-Britannique ont adopté une taxe sur le carbone et sont en train de rallier les industries.
- À l'heure actuelle, il existe au Canada de nombreux programmes différents de lutte contre les changements climatiques et beaucoup de systèmes d'établissement du prix du carbone.

Bob Page, professeur TransAlta de gestion et de protection de l'environnement, Université de Calgary

- Une taxe sur le carbone permet de garantir les prix tandis qu'un système de plafonds et d'échanges garantit les cibles à atteindre.
- Les taxes sur le carbone sont analogues aux taxes sur l'alcool et le tabac. Les recettes ne servent pas ordinairement à atteindre des objectifs sociétaux.
- Le Canada devrait faire partie du marché mondial du carbone.
- Les taxes sur le carbone et les systèmes de plafonds et d'échanges ne s'excluent pas mutuellement.

Toby Heaps, président et rédacteur en chef, Corporate Knights

- Les émissions de la Chine augmentent rapidement.
- Même si une taxe sur le carbone n'est pas une panacée, nous devons en adopter une car, autrement, nous ne serons même pas en mesure d'agir.
- Nous avons besoin d'établir un prix mondial du carbone si nous ne voulons pas courir le risque de voir les activités polluantes migrer vers les régions où le carbone n'est pas taxé.
- Le problème des systèmes de plafonds et d'échanges, c'est que la Chine et l'Inde n'accepteront pas de fixer une limite à leurs émissions.
- Il est possible que les consommateurs ne réagissent pas à une taxe sur le carbone, mais les sociétés le feront.

Mathieu Bouchard, vice-président, Développement durable et changements climatiques, Rio Tinto Alcan

- Nous émettons sensiblement plus carbone que nos forêts et nos océans ne peuvent en absorber. Cette situation ne peut pas durer.
- Les gouvernements doivent reconnaître que certaines industries et certaines entreprises ont agi très tôt pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.
- Les cibles d'intensité sont préférables aux cibles absolues à moyen terme, parce que la société a besoin de nos produits.
- Et la taxe et les échanges ont un rôle à jouer. Les deux moyens devraient être combinés pour assurer des règles du jeu équitables aux entreprises qui ont des activités internationales.

Mark Jaccard, professeur, École de gestion des ressources et de l'environnement, Université Simon Fraser

- Il importe peu que les décideurs optent pour un système de plafonds et d'échanges ou pour une taxe sur le carbone. L'important est de mettre un prix sur le carbone.
- Nous ne pouvons plus continuer à considérer l'atmosphère comme une décharge gratuite de carbone. Tant qu'on peut polluer gratuitement, les émissions continueront d'augmenter.
- La réduction des émissions nécessitera de grandes innovations technologiques pendant plusieurs décennies. Ce sera plus coûteux que de déverser simplement le carbone dans l'atmosphère.
- Une taxe sur le carbone encouragera davantage le changement technologique que le changement de comportement chez les consommateurs.
- Les systèmes de plafonds et d'échanges n'ont pas toujours des résultats sûrs (à cause d'une attribution excessive de crédits, d'exemptions, etc.).

David Hone, conseiller en changements climatiques, Shell International

- Nous avons besoin d'une réglementation gouvernementale énergique. Il ne suffira pas d'imposer une taxe sur le carbone ou d'établir un système de plafonds et d'échanges.
- Nous devons apporter d'urgence des changements importants à nos systèmes énergétiques (en recourant, par exemple, à la capture et au stockage du carbone).
- Une révolution technologique massive sera nécessaire. Nous allons vraiment devoir investir beaucoup plus d'argent dans la technologie énergétique.
- Les délais sont très courts. Nous devons changer le système énergétique mondial d'ici 2020.

Graham Whitmarsh, chef, Secrétariat de l'action climatique, gouvernement de la Colombie-Britannique

- Les systèmes de plafonds et d'échanges sont complexes sur le plan administratif. Une taxe sur le carbone est plus facile à administrer. Nous avons également besoin de règlements (par exemple des codes du bâtiment) et d'une aide au développement et à la commercialisation des technologies.

- La Colombie-Britannique prend des mesures pour réduire ses émissions, en partie en prévision d'une action américaine et mondiale. La province se positionne pour être plus forte et plus prospère.

Henry Derwent, président-directeur général, Association internationale pour l'échange de droits d'émission

- Une taxe sur le carbone est prévisible et a un coût d'opération différentiel assez bas.
- Toutefois, les résultats ne sont pas certains. Il n'est pas sûr que les consommateurs réagiront à une telle taxe. De plus, la tendance est plus favorable au système de plafonds et d'échanges qu'à la taxe, qui est jugée inflexible et qui peut nuire à la compétitivité internationale.
- Les systèmes de plafonds et d'échanges incitent à réduire les émissions.
- Les Chinois commencent à comprendre qu'ils vont devoir plafonner leurs émissions à un moment donné.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, May 26, 2009

Group McLellan Ross LLP:

Ron Kruhlak, Partner.

Transport Canada:

Donald Roussel, Director General, Marine Safety;
Bob Gowe, Manager, Navigable Waters Protection;
Brigit Proulx, Counsel, Legal Services.

Thursday, May 28, 2009

Transport Canada:

Donald Roussel, Director General, Marine Safety;
Brigit Proulx, Legal Counsel, Maritime Safety;
Ann Gillen, Navigable Waters Protection Officer, Operations and
Environmental Programs.

TÉMOINS

Le mardi 26 mai 2009

Group McLellan Ross LLP :

Ron Kruhlak, associé.

Transports Canada :

Donald Roussel, directeur général, sécurité maritime;
Bob Gowe, gestionnaire, protection des eaux navigables;
Brigit Proulx, avocate, Services juridiques.

Le jeudi 28 mai 2009

Transports Canada :

Donald Roussel, directeur général, sécurité maritime;
Brigit Proulx, conseillère juridique, Sécurité maritime;
Ann Gillen, agent de protection des eaux navigables, Direction de
l'exploitation et des programmes environnementaux.

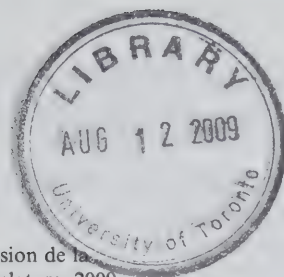


Available from:
PWGSC – Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Also available on the Internet: <http://www.parl.gc.ca>

Disponible auprès des:
TPGSC – Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Aussi disponible sur internet: <http://www.parl.gc.ca>

CA1
Yc27
-ESS

Government
Publications



Second Session
Fortieth Parliament, 2009

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

Energy, the Environment and Natural Resources

Énergie, de l'environnement et des ressources naturelles

Chair:

The Honourable W. DAVID ANGUS

Président :

L'honorable W. DAVID ANGUS

Tuesday, June 2, 2009
Thursday, June 4, 2009

Le mardi 2 juin 2009
Le jeudi 4 juin 2009

Issue No. 8

Fascicule n° 8

First meeting on:

Bill C-16, An Act to amend certain Acts that relate to the environment and to enact provisions respecting the enforcement of certain Acts that relate to the environment

Première réunion concernant :

Le projet de loi C-16, Loi modifiant certaines lois environnementales et édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales

Ninth meeting on:

Elements contained in Bill C-10,
the Budget Implementation Act, 2009, dealing with
the Navigable Waters Protection Act (Part 7)

Neuvième réunion concernant :

Les éléments du projet de loi C-10,
Loi d'exécution du budget de 2009, concernant la Loi sur la
protection des eaux navigables (partie 7)

and

et

Fifth meeting on:

Emerging issues related to its mandate

Cinquième réunion concernant :

Des nouvelles questions liées son mandat

APPEARING:

The Honourable Jim Prentice, P.C., M.P.,
Minister of the Environment
Mark Warawa, M.P., Parliamentary Secretary to the
Minister of the Environment

COMPARAISSENT :

L'honorable Jim Prentice, C.P., député,
ministre de l'Environnement
Mark Warawa, député, secrétaire parlementaire du
ministre de l'Environnement

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
ENERGY, THE ENVIRONMENT AND
NATURAL RESOURCES

The Honourable W. David Angus, *Chair*

The Honourable Grant Mitchell, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(or Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, P.C.
* LeBreton, P.C.	Sibbeston
(or Comeau)	Spivak

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Milne substituted for the Honourable Senator Watt (*June 3, 2009*).

The Honourable Senator Watt substituted for the Honourable Senator Milne (*June 2, 2009*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE
L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DES RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable W. David Angus

Vice-président : L'honorable Grant Mitchell

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Merchant
Banks	Milne
* Cowan	Neufeld
(ou Tardif)	Peterson
Lang	St. Germain, C.P.
* LeBreton, C.P.	Sibbeston
(ou Comeau)	Spivak

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) de Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Milne a remplacé l'honorable sénateur Watt (*le 3 juin 2009*).

L'honorable sénateur Watt a remplacé l'honorable sénateur Milne (*le 2 juin 2009*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, May 27, 2009:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Neufeld, seconded by the Honourable Senator Fortin-Duplessis, for the second reading of Bill C-16, An Act to amend certain Acts that relate to the environment and to enact provisions respecting the enforcement of certain Acts that relate to the environment.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Andreychuk, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 27 mai 2009 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Neufeld, appuyée par l'honorable sénateur Fortin-Duplessis, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-16, Loi modifiant certaines lois environnementales et édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Andreychuk, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 2, 2009
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 5:07 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Angus, Banks, Lang, Merchant, Mitchell, Neufeld, Peterson, and St. Germain, P.C. (8).

Other senators present: The Honourable Senators Brown and McCoy (2).

In attendance: Sam Banks and Penny Becklumb, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 27, 2009, the committee began its examination of Bill C-16, An Act to amend certain Acts that relate to the environment and to enact provisions respecting the enforcement of certain Acts that relate to the environment.

APPEARING:

The Honourable Jim Prentice, P.C., M.P., Minister of the Environment;

Mark Warawa, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of the Environment.

WITNESSES:

As an individual:

Stephen Woodworth, Member of Parliament for Kitchener Centre

Environment Canada:

Renée Caron, Executive Director, Legislative Governance;

Sarah Cosgrove, Manager, Legislative Advice Section.

Parks Canada:

Darlene Pearson, Legislation and Policy.

Justice Canada:

Linda Tingley, Legal Counsel.

The chair made an opening statement.

The Honourable Jim Prentice made a statement and, together with Ms. Caron and Mr. Woodworth, answered questions.

At 6:30 p.m., the committee suspended.

At 6:35 p.m., the committee resumed.

The chair made an opening statement.

Mr. Warawa, Mr. Woodworth and Ms. Caron, together, answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 2 juin 2009
(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 7, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Angus, Banks, Lang, Merchant, Mitchell, Neufeld, Peterson et St. Germain, C.P. (8).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Brown et McCoy (2).

Sont présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 27 mai 2009, le comité entreprend l'étude du projet de loi C-16, Loi édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application des lois environnementales.

COMPARAISSENT :

L'honorable Jim Prentice, C.P., député, ministre de l'Environnement;

Mark Warawa, député, secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement.

TÉMOINS :

À titre personnel :

Stephen Woodworth, député, Kitchener-Centre.

Environnement Canada :

Renée Caron, directrice exécutive, Gouvernance législative;

Sarah Cosgrove, gestionnaire, Unité des conseils législatifs.

Parcs Canada :

Darlene Pearson, Législation et politiques.

Justice Canada :

Linda Tingley, avocate-conseil.

Le président fait une déclaration préliminaire.

L'honorable Jim Prentice fait une déclaration, puis, aidé de Mme Caron et de M. Woodworth, répond aux questions.

À 18 h 30, la séance est suspendue.

À 18 h 35, la séance reprend.

Le président fait une déclaration préliminaire.

M. Warawa, M. Woodworth et Mme Caron répondent ensemble aux questions.

At 7:05 p.m., the committee suspended.

At 7:07 p.m., the committee resumed and, pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 3, 2009, continued to examine and report on emerging issues related to its mandate. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

Pursuant to rule 92(2)(e), it was agreed that the committee proceed in camera to consider its future agenda.

It was agreed that senators' staff be authorized to remain during the in camera portion of the meeting.

At 7:27 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, June 4, 2009
(17)

[English]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, at 8:13 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable W. David Angus, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Lang, Merchant, Mitchell, Neufeld and St. Germain, P.C. (8).

Other senators present: The Honourable Senators Brown and Fraser (2).

In attendance: Sam Banks and Marc Leblanc, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 3, 2009, the committee continued its examination of emerging issues related to its mandate. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

It was agreed that the following special study budget application (emerging issues) for the fiscal year ending March 31, 2010, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

Professional and Other Services	\$ 67 900
Transportation and Communications	100 050
All Other Expenditures	8 150
TOTAL	\$ 176 100

At 8:25 a.m. the committee suspended.

At 8:26 a.m., the committee resumed and, pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, March 12, 2009, continued its examination of those elements of Bill C-10, Budget Implementation Act, 2009, dealing with the

À 19 h 5, la séance est suspendue.

À 19 h 7, la séance reprend et, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 3 mars 2009, le comité poursuit son examen des nouvelles questions liées à son mandat. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)(e) du Règlement, il est convenu que la séance se poursuive à huis clos pour examiner les travaux futurs.

Il est convenu que le personnel des sénateurs soit autorisé à rester dans la salle durant la séance à huis clos.

À 19 h 27, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 4 juin 2009
(17)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 13, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable W. David Angus (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Lang, Merchant, Mitchell, Neufeld et St. Germain, C.P. (8).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Brown et Fraser (2).

Sont présents : Sam Banks et Marc Leblanc, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 3 mars 2009, le comité poursuit son examen des nouvelles questions liées à son mandat. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

Il est convenu que la demande de budget suivante pour l'étude spéciale des nouvelles questions pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2010 soit approuvée pour présentation au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

Services professionnels et autres	67 900 \$
Transport et communications	100 050
Autres dépenses	8 150
TOTAL	176 100 \$

À 8 h 25, la séance est suspendue.

À 8 h 26, la séance reprend et, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 mars 2009, le comité poursuit l'étude des éléments du projet de loi C-10, Loi d'exécution du budget de 2009, concernant la Loi sur la

Navigable Waters Protection Act (Part 7). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

Pursuant to rule 92(2)(f), the committee proceeded in camera to consider a draft report.

It was agreed that senators' staff be authorized to remain in the room during the in camera portion of the meeting.

After debate, it was agreed:

That the draft report, as amended, be adopted;

That the chair and deputy chair be authorized to make editorial revisions without altering the intent of the text; and

That the deputy chair table the report at a future sitting of the Senate.

At 10:04 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

protection des eaux navigables (partie 7). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2) du Règlement, il est convenu que la séance se poursuive à huis clos pour examiner une ébauche de rapport.

Il est convenu que le personnel des sénateurs soit autorisé à rester dans la salle durant la séance à huis clos.

Après débat, il est convenu :

Que l'ébauche de rapport modifiée soit adoptée;

Que le président et le vice-président soient autorisés à apporter des modifications au texte sans toutefois en changer le contenu; et

Que le vice-président présente le rapport à une prochaine séance du Sénat.

À 10 h 4, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 2, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill C-16, An Act to amend certain acts that relate to the environment and to enact provisions respecting the enforcement of certain acts that relate to the environment, met this day at 5:07 p.m. to give consideration to the bill.

Senator David W. Angus (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good afternoon honourable senators, ladies and gentlemen and those watching our proceedings on the CPAC network and the World Wide Web.

We are beginning our study of Bill C-16, the environmental enforcement act. We are privileged to have with us this evening the Minister of the Environment, the Honourable Jim Prentice and with him, members of Parliament from the House of Commons Stephen Woodworth, MP for Kitchener Centre and the Parliamentary Secretary of the Minister of the Environment, Mark Warawa, MP from Langley, B.C. We also have Renée Caron, Executive Director of Legislative Governance at Environment Canada. Welcome to you all.

For the record, this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources is being held while the Senate is in session by special order granted at about 3:30 p.m. this afternoon.

Without further ado, my name is David Angus. I am a senator from Montreal, Quebec and chair of this committee. Also present is: my esteemed deputy chair, Senator Grant Mitchell from Alberta; Senator Richard Neufeld from British Columbia; Senator Bert Brown from Alberta; Senator Tommy Banks from Alberta; Senator Gerry St. Germain from B.C.; Senator Elaine McCoy from Alberta; Senator Pana Merchant from Saskatchewan; and Senator Dan Lang from the Yukon.

We have a representative group, minister. As you know, we have had discussions about this bill and about high profile environmental issues challenging us in the global context. By way of introduction, I want to say how active you have been since this present cabinet was formed in working not only with your counterparts in the United States in the Obama administration, but also in the group of 17 countries that are working on an agenda for the upcoming deliberations in Copenhagen in December.

You have agreed with me and my deputy chair that if we can get through our discussions on Bill C-16 in an appropriate time frame, you would be willing to share your views on the macro-level from 30,000 feet to give us a sense of what we are dealing with.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 2 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi C-16, Loi modifiant certaines lois environnementales et édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales, se réunit aujourd'hui à 17 h 7 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur David W. Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, mesdames et messieurs les visiteurs qui nous regardent sur CPAC, la chaîne d'affaires publiques par câble et tous ceux qui nous suivent sur Internet, bonjour.

Nous entamons l'étude du projet de loi C-16, Loi édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application des lois environnementales. Nous avons le plaisir d'accueillir ce soir le ministre de l'Environnement, l'honorable Jim Prentice, accompagné de Stephen Woodworth, député de Kitchener-Centre, et du secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Mark Warawa, député de Langley (Colombie-Britannique). Nous accueillons également Renée Caron, directrice exécutive, Gouvernance législative, Environnement Canada. Soyez tous les bienvenus devant le comité.

Je tiens à préciser, aux fins du compte rendu, que cette séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles a lieu, alors que le Sénat siège en vertu d'un ordre spécial accordé cet après-midi vers 15 h 30.

Je vais maintenant, sans plus attendre, faire les présentations. Je m'appelle David Angus. Je suis un sénateur de Montréal (Québec) et président de ce comité. Je vous présente également notre estimé vice-président, le sénateur Grant Mitchell, de l'Alberta; le sénateur Richard Neufeld, de Colombie-Britannique; le sénateur Bert Brown, de l'Alberta; le sénateur Tommy Banks, de l'Alberta; le sénateur Gerry St. Germain, de Colombie-Britannique; le sénateur Elaine McCoy, de l'Alberta; le sénateur Pana Merchant, de la Saskatchewan et le sénateur Dan Lang, du Yukon.

Comme vous le voyez, monsieur le ministre, notre comité est assez représentatif. Vous savez sans doute que nous avons discuté de ce projet de loi et des grandes questions environnementales qui posent des défis à l'échelle mondiale. En guise d'introduction, je rappelle l'importance des efforts que vous avez déployés depuis la formation de l'actuel cabinet. Vous œuvrez non seulement de concert avec vos homologues américains du gouvernement Obama, mais également au sein du groupe de 17 pays qui s'attachent actuellement à préparer un ordre du jour pour les pourparlers qui doivent avoir lieu en décembre à Copenhague.

Vous avez convenu avec moi et mon vice-président que si nous parvenons en bon temps à achever nos délibérations sur le projet de loi C-16, vous accepterez de nous faire bénéficier de la hauteur de vos vues afin que nous soyons mieux à même de saisir pleinement toute l'ampleur des enjeux.

The Senate today approved a special study for which we sought their authority. It is a terms of reference that we have informally discussed with you for a large study on an energy policy as it relates to climate change and other aspects currently on your plate. Hopefully, this study will be helpful to you and your colleagues as we go forward together challenging these climate change issues. These are not partisan issues; they affect all of us living on this planet. We are determined at this committee to do it on a consensus and non-partisan basis and to come to solutions that make sense. I want to reiterate, on the record, that we are at your service, minister, if we can be helpful in doing some of the spadework necessary to bring the facts out on the table.

Without further ado, I present the Honourable Jim Prentice from Alberta, Minister of the Environment.

Hon. Jim Prentice, P.C., M.P., Minister of the Environment: Thank you, Mr. Chair. Good afternoon, ladies and gentlemen. It is a pleasure to be here in furtherance of the discussions between myself, the chair and the deputy chair relative to my attendance here today.

I am joined by two colleagues, Parliamentary Secretary Mark Warawa and Stephen Woodworth who has also been a great help to us on this legislation. Renée Caron is the Executive Director of Legislative Governance. Ms. Caron has with her in the audience a team of very talented young lawyers who have worked on this legislation. It is a fine piece of legislation that we will discuss, and they have done incredible work on it.

We have an excellent group of senators, and I look forward to the dialogue. I am happy to discuss Bill C-16 today. If the committee permits, however, I would also like to take the opportunity, as we move beyond Bill C-16, to explain to you more broadly our government's plans relative to climate change and protecting the environment in a more general way.

Mr. Chair, as you know, much has been happening abroad and at home to influence the environmental legacy that our generation has been entrusted to leave for those who will follow after us.

I have just returned from London, Paris and Copenhagen — I should include Amsterdam, Oslo and Bergen, Norway, on that same six-day junket. It was a very active trip where I discussed, with my counterparts, the need for urgent action on climate change, and what Canada is doing in that regard. It was a fascinating trip not only because it involved bilateral meetings with various countries, but it also involved the second Major Economies Forum on Energy and Climate, the process convened by President Obama. It is the second set of meetings we have had, this being a forum that will be a complementary and parallel process on the way to Copenhagen.

Le Sénat a aujourd'hui consenti à ce que nous procédions à une étude spéciale. Nous avons déjà discuté avec vous de manière informelle des paramètres d'une étude approfondie de notre politique énergétique dans le contexte des changements climatiques et de divers autres aspects de la question qui retiennent actuellement votre attention. Nous souhaitons que cette étude vous soit utile, à vous et à vos collègues et qu'elle contribue à l'action qu'appellent ces changements climatiques. Il ne s'agit aucunement de questions partisans, car elles touchent et intéressent tous les habitants de la terre. Nous sommes, au sein de ce comité, décidés à agir de manière consensuelle et non partisane et de parvenir à des solutions intelligentes. Je répète, aux fins du compte rendu, que nous sommes, monsieur le ministre, à votre service, prêts à déblayer le terrain et à dégager les faits essentiels de la situation.

Sans plus attendre, je vous présente l'honorable Jim Prentice, de l'Alberta, ministre de l'Environnement.

L'honorable Jim Prentice, C.P., député, ministre de l'Environnement : Merci, monsieur le président. Mesdames et messieurs, bonjour. C'est avec plaisir que je prends la parole devant le comité, comme il a été convenu entre moi-même, le président et le vice-président.

Je suis accompagné de deux collègues, mon secrétaire parlementaire Mark Warawa et Stephen Woodworth qui, lui aussi, a beaucoup contribué à la rédaction de ce projet de loi. Renée Caron est directrice exécutive de la Gouvernance législative. Elle est accompagnée d'une équipe de jeunes avocats talentueux qui ont, eux aussi, contribué au texte sur lequel nous allons nous pencher. La qualité de ce projet de loi tient en partie au travail formidable qu'ils ont accompli.

Nous nous trouvons face à un éminent groupe de sénateurs et j'anticipe avec plaisir notre discussion au sujet du projet de loi C-16. Toutefois, si le comité me le permet, je vais profiter de l'occasion pour vous expliquer de manière plus générale le plan de notre gouvernement axé sur la protection de l'environnement, notamment en ce qui concerne les changements climatiques.

Comme vous le savez, monsieur le président, beaucoup d'événements au Canada et à l'étranger ont des incidences sur le legs environnemental dont la protection a été confiée à notre génération, au bénéfice de ceux qui suivront un jour nos traces.

Je reviens de réunions à Londres, Paris et Copenhague — j'ai, au cours de ce même déplacement de six jours, fait escale à Amsterdam ainsi qu'à Oslo et Bergen, en Norvège. Au cours de ce voyage de travail, j'ai discuté avec mes homologues du besoin des mesures urgentes relativement aux changements climatiques, et de ce que le Canada fait à cet égard. Il s'est agi d'un voyage passionnant non seulement en raison des réunions bilatérales avec les responsables des divers pays, mais également en raison de la deuxième réunion du Forum sur l'énergie et le climat des principales économies, le processus convoqué par le président Obama. Il s'agissait de la deuxième série de réunions dans le cadre d'un processus complémentaire et parallèle à la réunion de Copenhague.

I know that all parties are engaged on this important issue. I understand that the committee travelled last year to the Arctic and had an opportunity to see some of the perils of climate change in a firsthand way. Climate change as it relates to people living north of the 60th parallel is a significant issue for our country.

[Translation]

Mr. Chair, I share this desire, as does the Government of Canada. Rising greenhouse gas emissions are warming the planet. It is true that Canada accounts for only two per cent of global greenhouse gas emissions. Still, our geography, and to an extent, our commodity-based economy, make us one of the most energy consumptive societies in the world today, and put us among the top 15 emitters globally on a per capita basis.

It is for that reason that we sit on the newly created Major Economies Forum on Energy and Climate, with the other 16 major developed, developing and emitting economies of the world.

Our seat at that table presents us with a unique opportunity to influence the political dialogue in the lead-up to December's Climate Change Conference in Copenhagen.

Canada has a major role to play, and for us, the way forward is clear.

[English]

Canada is the eighth largest emitter of greenhouse gases in the world, but we are among the top several countries in terms of our per capita emissions. It is reflective of our geography and our climate and the nature of our primary industrial base in our country.

It is instructive that although we have among the cleanest electricity systems in the world in terms of its emissions of carbon dioxide, we are still one of the highest per capita emitters in the world.

We must address climate change by responsibly reducing our carbon emissions. We require policies that commit us to domestic action, to continental action and also to international action. At home, that target has been expressed by the government as our desire to reduce Canada's emissions by 20 per cent below 2006 levels by 2020, and to go as far as a 60 per cent to 70 per cent reduction by 2050. You may wish to explore how that compares to other major economies in the world, including some of the developing countries.

We are doing so on the strength of domestic policies that address all major sources of greenhouse gas emissions in Canada. It is not enough to target industry alone; only about one-half of Canada's emissions originate with industry — and the thermal electricity sector as part of that.

Je sais que tous les partis s'intéressent à cette question. Je crois comprendre que certains membres de ce comité ont visité l'Ouest de l'Arctique l'an dernier, et ont ainsi pu constater les risques que posent les changements climatiques, notamment pour les populations vivant au nord du 60^e parallèle.

[Français]

Monsieur le président, je partage ce désir, tout comme le gouvernement du Canada. L'augmentation des émissions de gaz à effet de serre est en train de réchauffer la planète. Il est vrai que le Canada n'est responsable que de 2 p. 100 de la production mondiale d'émissions de gaz à effet de serre. Néanmoins, à cause de notre géographie et, dans une certaine mesure, de notre économie fondée sur les produits primaires, nous sommes aujourd'hui l'une des sociétés qui consomme le plus d'énergie dans le monde et nous sommes parmi les 15 principaux producteurs de ces émissions par habitant.

C'est pourquoi nous siégeons au nouveau Forum sur l'énergie et le climat des principales économies avec les 16 autres principales économies émettrices développées et en voie de développement dans le monde.

Notre siège à cette table nous offre une occasion unique d'influencer le dialogue politique d'ici la tenue de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, qui aura lieu à Copenhague en décembre 2009.

Le Canada a un rôle important à jouer et, pour nous, la voie à suivre est toute tracée.

[Traduction]

Le Canada est, au monde, la huitième source d'émissions de gaz à effet de serre, mais il figure parmi les tout premiers si l'on se base sur le taux d'émissions par habitant. Cela est essentiellement dû à notre géographie, à notre climat et à notre économie fondée sur les produits primaires.

Il est important de noter que si notre système d'énergie électrique compte parmi les plus propres du monde pour ce qui est du rejet de gaz carbonique, nous sommes par habitant un des principaux producteurs de ces émissions.

Nous devons nous attaquer aux changements climatiques, en réduisant de manière responsable nos émissions de carbone, et ce, dans le cadre de politiques qui nous engagent à l'égard d'une action nationale, continentale et internationale. Au pays, notre but est de diminuer les émissions canadiennes de 20 p. 100 sous leurs niveaux de 2006 d'ici 2020, et de 60 à 70 p. 100 d'ici 2050. Vous souhaitez peut-être effectuer une comparaison par rapport aux autres grandes économies, y compris aux économies de certains pays en développement.

Nous faisons cela à l'aide de politiques nationales visant toutes les importantes sources d'émissions de gaz à effet de serre au Canada. Mais il ne suffit pas de cibler l'industrie — elle ne produit qu'environ la moitié des émissions au Canada, énergie thermique comprise.

Already we have taken decisive action to reduce our emissions from other sectors of the economy as well. By next year, gasoline will have to contain 5 per cent renewable fuel; and beginning with the 2011 model year, new regulations will require that cars and trucks produce less carbon dioxide emissions. This will help reduce the emission burden that the transportation sector places on our planet.

The transportation sector generally is responsible for 26 per cent of Canada's emissions. Canada is now the first federal jurisdiction in North America to impose tailpipe emission standards addressed at those emissions. These fuel efficiency standards, or tailpipe emissions standards, have been aligned with our largest trading partner, the United States. In part, that is because we share the same economic space, the same energy space and the same environmental space as the United States; and in part, it is because it makes more sense to pursue a coordinated approach to address the challenges that we face in both areas.

This has been an objective of both countries for many years. I am pleased to say that two months ago, we achieved that realization. We now have harmonized North American fuel economy standards at the federal level.

Without question, Canada and the United States should work together to bring new energy and economic renewal to North America by taking actions that not only will reduce our greenhouse gas emissions, but also produce a larger and cleaner source of fuel and of power. The clean energy dialogue is something that I am responsible for. It emerged from the meeting between President Obama and the Prime Minister this winter, and we have already taken the critical steps to move forward.

We have embarked on a process of three working groups, which define the expanded collaboration. The first group will focus on clean energy research. The second group will focus on building a more efficient electricity grid on a North American basis, incorporating smart grid technologies to the North American marketplace. This will lead to great progress, with a key objective being to strive for a common North American cap-and-trade system that would allay competitive concerns in both countries. In addition, the third working group will deal with issues relating to carbon capture and storage, in particular, as it applies to thermal electricity — coal facilities.

Our collaborations with the United States have been productive, and we expect that to continue. These working groups will bear enormous promise for both of our countries over a long period of time. I expect that our collaborations with the United States will provide further growth for Canada's credibility internationally as we work with other countries as well.

Nous avons déjà pris des mesures décisives en vue de réduire également les émissions des autres secteurs de l'économie. Dès l'an prochain, l'essence devra contenir 5 p. 100 de carburant renouvelable, et à partir de l'année modèle 2011, une nouvelle réglementation exigera que les voitures et les camions produisent moins d'émissions de dioxyde de carbone. Cela contribuera à la réduction du fardeau des émissions imposé à notre planète par le secteur des transports.

Rappelons, de manière générale, que le secteur des transports est à l'origine, au Canada, de 26 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre. Le Canada est le premier pays d'Amérique du Nord à avoir imposé des normes de contrôle des émissions d'échappement. Ces normes de rendement énergétique sont harmonisées avec celles de notre plus important partenaire commercial, les États-Unis, en partie parce que nous partageons le même espace économique, énergétique et environnemental, et en partie parce qu'il est beaucoup plus logique d'adopter une approche coordonnée pour surmonter les difficultés que nos deux pays éprouvent dans ces domaines.

Il s'agit d'un objectif que les deux pays cherchent à atteindre depuis de nombreuses années et j'ai le plaisir de pouvoir dire que nous y sommes parvenus il y a deux mois. Nous avons réussi à harmoniser les normes nord-américaines de rendement énergétique.

Il est certain que le Canada et les États-Unis doivent travailler de concert au renouvellement énergétique et économique de l'Amérique du Nord en prenant des mesures axées non seulement sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi sur une production accrue et plus propre de carburant et d'électricité. Le dialogue sur l'énergie propre fait partie de mes responsabilités. Il a été établi à la suite des réunions de cet hiver entre le président Obama et le premier ministre et s'est déjà avéré un pas crucial en avant.

Nous nous sommes engagés dans le cadre d'un mécanisme formé de trois groupes de travail qui traduisent bien le désir d'une collaboration plus poussée. Le premier groupe est chargé des recherches en matière d'énergies propres. Le deuxième, de la construction d'un réseau de distribution d'électricité plus efficace en Amérique du Nord, réseau qui intégrera les nouvelles technologies de réseau intelligent. Cela devrait conduire à de grands progrès, le principal objectif étant l'établissement d'un système commun de plafonds et d'échange de crédits en Amérique du Nord, ce qui dissiperait dans les deux pays les préoccupations liées à la compétitivité. Un troisième groupe de travail se chargera du captage et de stockage de carbone, notamment en ce qui concerne l'électricité thermique produite par des centrales à charbon.

Les collaborations que nous avons nouées avec les États-Unis ont été productives, et je m'attends à ce que cela continue. Ces groupes de travail s'annoncent, à terme, extrêmement prometteurs. Je m'attends à ce que notre collaboration avec les États-Unis renforce encore la crédibilité du Canada sur la scène internationale et nous allons nouer des collaborations avec d'autres pays encore.

Internationally, we intend to go to Copenhagen equipped with a full suite of policies that relate to all sources of greenhouse gas emissions to address our domestic challenges. This is how Canada, the United States, the Australians and other countries have agreed to approach Copenhagen. We have all said that when we get there, by the time that we set our positions out on the table, we will have put forward all of our domestic policies that relate to each source of emissions. That is the same commitment that other countries have given.

That position, as you may already know, and our position at the Copenhagen table — and this is a pivotal year; in December of this year it all crystallizes — is that we have called for a new international agreement that balances our responsibilities to the environment with our obligations for economic prosperity, both for developed countries and developing countries.

We insist upon a framework that maintains a long-term focus, that stimulates the development and employment of clean technologies and, equally important, that applies to all major emitters. If we are going to have an international protocol that applies to carbon emissions, it must apply to the people who emit carbon. Principally, that involves the United States, which is responsible for close to 25 per cent of the world's carbon emissions, and China, which is responsible for something of the same order of magnitude. We have said that this new protocol will have to apply to all major emitters.

I have already echoed these opinions repeatedly with our international partners. Over the course of the last week, I spoke in Copenhagen at the World Business Summit on Climate Change. I have also spoken at both of the preparatory sessions of the Major Economies Forum struck by President Obama in Washington, in April, and then last week in Paris.

[Translation]

Our government believes that carbon capture and storage can help us balance our energy needs with our need to protect the environment, but that it also represents the most viable emission-reducing technology for oil sands and coal-fired electricity plants.

With the right combination of financial investment, creative savvy and technical ingenuity, the potential for progress is clearly there, as is the possibility of Canada leading the world in new carbon capture-storage and clean-coal technologies.

Budget 2009 committed \$1 billion over five years for clean energy research and demonstration projects, precisely to start moving us towards our objectives.

Au niveau international, nous avons l'intention de présenter à Copenhague une gamme complète de politiques qui visent toutes les sources de gaz à effet de serre axées sur nos défis intérieurs. C'est l'approche qu'ont adoptée le Canada, les États-Unis, l'Australie et d'autres pays encore dans la perspective de Copenhague. Nous avons convenu qu'à Copenhague, nous serons tous en mesure d'exposer nos politiques nationales respectives à l'égard de chaque source d'émissions. D'autres pays ont pris à cet égard le même engagement que nous.

Il s'agit, comme vous le savez, d'une année charnière et le mois de décembre sera à cet égard crucial. Notre position est de proposer la négociation d'une nouvelle entente internationale fondée sur un principe d'équilibre entre la protection de l'environnement et la prospérité économique, tant pour les pays développés que pour les pays en développement.

Nous insistons sur la mise en place d'un cadre assurant le maintien d'une vision à long terme, la stimulation du développement et le déploiement de technologies propres, ce cadre devant, ce qui est très important, s'appliquer aux principaux pays émetteurs de gaz à effet de serre. Si nous adoptons en matière d'émissions de carbone, un protocole international, il faut, bien sûr, que ce protocole s'applique à tous les pays qui émettent du carbone, donc, principalement, les États-Unis, source de près de 25 p. 100 des émissions de gaz carbonique, et la Chine, dont les émissions se situent à peu près à la même hauteur. Nous avons bien insisté sur le fait que ce nouveau protocole devra s'appliquer à toutes les grandes sources d'émissions.

J'ai déjà discuté de cette opinion à plusieurs reprises avec nos partenaires internationaux — et même la semaine dernière à Copenhague, lors du Sommet mondial des affaires sur le changement climatique. Je l'ai fait à Washington en avril dernier, durant la première séance préparatoire du Forum sur l'énergie et le climat des principales économies convoqué par le président Obama, et encore, la semaine dernière, à Paris.

[Français]

Notre gouvernement estime que le captage et le stockage de carbone peuvent nous aider à trouver un équilibre entre nos besoins énergétiques et la nécessité de protéger l'environnement, mais qu'il s'agit aussi de la technologie de réduction des émissions la plus viable, en ce qui concerne l'exploitation des sables bitumineux et des centrales thermiques alimentées au charbon.

Avec une combinaison adéquate de créativité, d'investissements financiers et d'ingéniosité technologique, le potentiel de progrès est clair, tout comme la possibilité que le Canada devienne un chef de file mondial en nouvelles technologies de captage et de stockage de carbone.

Dans le cadre du budget de 2009, on a affecté un milliard de dollars échelonnés sur cinq ans pour des projets de recherche et de démonstration sur l'énergie propre, précisément à titre de premier pas vers la réalisation de nos objectifs.

These investments are particularly important as we engage in the Clean Energy Dialogue with the United States and further collaborate on developing clean energy technologies that reduce greenhouse gases.

Mr. Chair, the Government of Canada is quite obviously engaged and committed to addressing climate change and reducing greenhouse gas emissions, and to do so on concurrent domestic, continental and international tracks.

[English]

However, our commitment to the environment does not begin and end with climate change. Thus, in March of this year, we introduced Bill C-16, the environmental enforcement bill, to properly protect these resources. It received all-party support in the House of Commons. Let me briefly outline how the bill goes beyond anything that has previously existed and why it is important to the government.

The legislation amends nine existing statutes administered by Environment Canada, as well as Parks Canada, which I am also responsible for, and it builds upon our government's commitment to protect our water, land, air, and wildlife through stricter enforcement measures.

[Translation]

I think you will agree, Mr. Chair and members of the committee, that those who break the law should not only be punished, but their penalties should be appropriate to the severity of their offences.

The Environmental Enforcement Bill does just that, by giving prosecutors and courts the necessary means to dole out stiff and appropriate penalties. We are talking higher maximum fines for both corporations and individuals, and for the first time, minimum fines for the most serious infractions committed against the environment.

The bill also directs courts to treat environmental damage, intentional or reckless behaviour and certain other factors as aggravating factors in sentencing.

It creates different fine scales for different types of offenders, to ensure fines imposed are appropriate to the specific offence.

[English]

It also establishes administrative monetary penalties to address less serious environmental offences that are often not pursued because prosecution is highly complex and expensive.

Ces investissements importent tout particulièrement, à mesure que nous nous engageons dans le Dialogue sur l'énergie propre avec les États-Unis et que nous collaborons à la mise au point de technologies énergétiques propres destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Monsieur le président, le gouvernement du Canada s'est clairement engagé à lutter contre les changements climatiques et à réduire les émissions de gaz à effet de serre, et à mener cette action de front à l'échelle nationale, continentale et internationale.

[Traduction]

Mais notre engagement à l'égard de la protection de l'environnement ne se limite pas à la lutte contre les changements climatiques. En mars, nous avons présenté le projet de loi C-16 (projet de loi sur le contrôle d'application de lois environnementales) destiné à assurer une protection adéquate de ces ressources. Il a reçu, à la Chambre des communes, l'appui de tous les partis. Permettez-moi d'indiquer brièvement en quoi le projet de loi dépasse tout ce qui existait auparavant et pourquoi le gouvernement lui attache tant d'importance.

Il modifie neuf lois actuellement administrées par Environnement Canada et l'Agence Parcs Canada, qui relèvent également de mon portefeuille et, grâce à des mesures d'application plus sévères, il vient renforcer l'engagement de notre gouvernement à l'égard de la protection de l'eau, des terres, de l'air et des espèces sauvages.

[Français]

Je pense que vous conviendrez, monsieur le président et membres du comité, qu'il faut non seulement punir ceux qui enfreignent la loi, mais aussi leur imposer des pénalités en fonction de la gravité de leurs infractions.

C'est exactement ce que vise le projet de loi sur le contrôle d'application de lois environnementales en fournissant aux procureurs et aux tribunaux les moyens nécessaires pour l'imposition d'amendes sévères et adéquates. Nous envisageons des amendes maximales plus élevées pour les sociétés et les personnes et, pour la première fois, des amendes minimales pour les plus graves infractions relatives à l'environnement.

Le projet de loi exige des tribunaux que, lorsqu'ils déterminent des peines, ils considèrent comme circonstances aggravantes les dommages environnementaux, les comportements intentionnels ou insoucians et certains autres facteurs.

Il crée des échelles d'amendes différentes selon les catégories de contrevenants, de telle sorte que les amendes imposées soient adéquates pour chaque infraction.

[Traduction]

Il établit également des pénalités pécuniaires administratives pour les infractions environnementales de moindre importance qui font rarement l'objet de poursuites, celles-ci étant très complexes et très chères.

These significant measures will yield significant rewards for the environment. The bill strengthens existing laws to ensure sentences act as strong deterrents, fulfils the promise of denunciation of environmental offences and contributes also to environmental restoration.

To those who break environmental laws, these messages are clear; our laws will send a strong message that there will be consequences. With additional enforcement offices in the field made possible by some \$43 million in additional money that was allocated in Budgets 2007 and 2008, and now with Bill C-16, we have brought together more people, more resources and stronger laws to provide Canada with a comprehensive, modern and effective environmental enforcement regime.

Our government believes that those who break the law should be punished to the fullest extent and this bill will help to ensure that happens in the future.

Since coming to office three years ago, we have made great progress on initiatives to protect our water, air, natural resources and wildlife. Coupled with our ongoing efforts to reduce greenhouse gas emissions and address climate change as part of our international effort, it is clear that the Government of Canada is doing its part to protect the environment.

I would like to thank the members of the committee for being here today. I look forward to answering your questions.

[Translation]

Senator Mitchell: Thank you very much, Mr. Minister. I must say your French is very good. That is an inspiration for another man from Alberta — me, in this instance — who is trying to learn French. Perhaps we can speak French together in Alberta one day. I hope so.

[English]

However, we will not do that right now.

I would like to pursue a couple of questions with you and I would like to thank you very much for being here and allowing us to talk about Bill C-16, and about pressing policy concerns.

Canadians have waited for a long time for specific policy action on climate change. We were told by your predecessor that we would actually get emissions, caps, regulations — hard regulations — this year. You have announced they will be ready next year and they would take effect in 2016.

Could you give us an idea about that schedule and whether we could move it up? It has implications, as you have acknowledged, for achieving your Canadian objectives by 2020, if industry has four years.

Il s'agit de mesures importantes qui amélioreront sensiblement la protection de l'environnement. Le projet de loi renforcera les lois actuelles de telle sorte que les peines deviennent de solides facteurs de dissuasion, dénoncent les infractions environnementales et contribuent à la restauration de l'environnement.

Ces mesures envoient un message fort et clair aux contrevenants aux lois environnementales — leur comportement aura des conséquences. Avec un plus grand nombre d'agents de l'autorité sur le terrain, grâce aux 43 millions de dollars de fonds affectés dans le cadre des budgets de 2007 et de 2008, et maintenant le projet de loi sur le contrôle d'application de lois environnementales, nous avons regroupé plus de gens, de ressources et de moyens juridiques en vue de former un régime complet, moderne et efficace pour le Canada.

Notre gouvernement estime que ceux qui enfreignent la loi doivent être punis dans toute la mesure prescrite et que ce projet de loi nous aidera à réaliser exactement cela.

Depuis trois ans que j'occupe ces fonctions, nous avons fait beaucoup de progrès en ce qui a trait aux initiatives axées sur la protection de l'eau, de l'air, des terres et des espèces sauvages. Ce projet de loi vient s'ajouter aux efforts que nous déployons actuellement en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de lutter contre les changements climatiques dans le cadre de notre action internationale. Il est clair que le gouvernement du Canada fait de son mieux pour protéger l'environnement.

Je vous remercie de m'avoir invité aujourd'hui et je répondrai maintenant volontiers à vos questions.

[Français]

Le sénateur Mitchell : Merci beaucoup, monsieur le ministre. Je dois dire que votre français est très bon. C'est une inspiration pour un autre homme de l'Alberta — moi, en l'occurrence — qui essaie d'apprendre le français. Peut-être qu'à l'avenir, nous pourrions parler français ensemble en Alberta. Je l'espère.

[Traduction]

Mais pas tout de suite.

J'ai, en effet, une question que je souhaite vous poser. Mais, d'abord, je tiens à vous remercier de votre présence et de l'occasion qui nous est ainsi donnée de discuter du projet de loi C-16 et de certaines questions qui revêtent un tel caractère d'urgence.

Les Canadiens attendent depuis longtemps la prise de mesures permettant de faire face aux changements climatiques. Votre prédécesseur nous avait dit que nous pouvions nous attendre, cette année, à une réglementation sur les plafonds d'émissions. Vous nous avez vous-même dit que cette réglementation sera prête l'année prochaine et qu'elle entrera en vigueur en 2016.

Pourriez-vous nous préciser le calendrier et nous dire si nous ne pourrions pas accélérer un peu les choses? Vous avez reconnu que cela est important si nous voulons atteindre d'ici 2020 les objectifs que le Canada s'est fixés car cela laisserait à nos industries quatre ans pour s'adapter.

Mr. Prentice: I am pleased to answer that question. First, what I said publicly and what I have said consistently since I became the Minister of the Environment is that our obligation is to table at Copenhagen all of Canada's specific policies. When we arrive in Copenhagen, the policies will be clearly on the table for all Canadians to scrutinize. Essentially, the Canadian policy framework for all sources of greenhouse gases emissions in our society will be tabled before December 2009.

In 2010, we will complete the detailed regulatory process, the gazetting process, for all of those regulations because they affect everything from the kinds of automobiles we are able to purchase, right through to how our electricity system functions. All of the detailed regulatory work will be carried out. Some of it has already started and certainly it will be carried out in 2010.

In general terms, the application date — when we start the application — is January 1 of the following year, in 2011. In certain cases, some measures have already come into place. In certain cases, they will be applied sector by sector thereafter.

This approach matches what our international partners have committed to do at Copenhagen. It looks forward to the prospects of where we will be post-Kyoto, if you will. It will deal in great specificity with all the sources of greenhouse gas emissions in our society.

That is the approach that we will follow. It will allow us to fulfil the commitment of minus 20 per cent reduction in greenhouse gases by 2020.

I have never said that this will be delayed until 2016. I have simply indicated that as the policies and the detailed regulations relate to trade-exposed sectors, areas of industry that are exposed to competition and the risk of carbon leakage, we do need to be mindful of what is going on with our major trading partner, as well as what is happening elsewhere in the world. We will be attentive, in the interests of protecting Canadian jobs and investments, to ensure that we know what is transpiring elsewhere. That is the schedule as I have described it.

Senator Mitchell: One of the things that both you and I encounter all the time when we speak to heavy industry is that the leaders there are not by any means evil people. They want to get this right and they want to do what needs to be done. However, we always come down to the fact that shareholders drive them; they have a responsibility to shareholders. When you dig down into that, it is a powerful motivator. How do they justify doing things that are not necessarily exactly right for their shareholders, when those shareholders can go somewhere else?

That is an issue that needs to be addressed and solved at some level. Yes, they must make some sacrifices, but there is a limit, given financial structures.

M. Prentice : C'est très volontiers que je réponds à votre question. D'abord, j'ai déclaré publiquement et invariablement depuis qu'on m'a confié le portefeuille de l'Environnement que nous allons devoir, à Copenhagen, être en mesure d'exposer l'ensemble des politiques du Canada en ce domaine. Dès Copenhagen, donc, les Canadiens vont pouvoir prendre connaissance des politiques que nous avons élaborées. C'est dire que d'ici décembre 2009, les réglementations encadrant toutes les sources d'émissions de gaz à effet de serre seront connues.

En 2010, nous achèverons le processus de réglementation, et la publication dans la Gazette de toute une série de règlements concernant notamment les types d'automobiles qui pourront être vendues, ainsi que le fonctionnement de notre réseau électrique. Tout le travail de réglementation sera achevé. Ce travail est déjà en cours et il sera très certainement achevé en 2010.

Disons, d'une manière générale, que les nouvelles mesures commenceront à s'appliquer le 1^{er} janvier de l'année suivante, c'est-à-dire en 2011. Dans certains cas, ces mesures sont déjà en place. Dans d'autres cas, les nouvelles règles seront ultérieurement appliquées secteur par secteur.

Cette approche est conforme aux engagements pris par nos partenaires internationaux à Copenhagen. Nous sommes déjà dans l'après-Kyoto. Il s'agit d'adopter une réglementation très précise pour chaque source d'émissions de gaz à effet de serre.

Voilà, donc, l'approche que nous avons retenue. Elle va nous permettre de respecter l'engagement que nous avons pris de réduire d'ici 2020 de 20 p. 100 nos émissions de gaz à effet de serre.

Je n'ai jamais dit qu'il faudrait attendre pour cela 2016. J'avais simplement laissé savoir que dans la mesure où certaines politiques et certains règlements concernent des secteurs lourdement tributaires du commerce extérieur, et donc exposés, à la concurrence et aux risques de fuites de carbone, nous ne pouvons pas faire abstraction de ce qui se fait chez notre principal partenaire commercial et dans le reste du monde. Nous veillerons donc à protéger l'investissement et l'emploi au Canada en nous tenant au courant de ce qui se fait ailleurs. Voilà, donc, le calendrier que j'avais fixé.

Le sénateur Mitchell : Ce que nous pouvons constater, tant vous que moi, à chaque fois que nous nous entretenons avec des représentants de l'industrie lourde, c'est que ses dirigeants ne sont pas des mécréants. Ils souhaitent en effet prendre les mesures qui s'imposent. Cela dit, ils doivent tenir compte des desiderata de leurs actionnaires, envers qui ils sont responsables. C'est, en définitive, un facteur de motivation très puissant. Comment peuvent-ils justifier, auprès de leurs actionnaires, la prise de mesures qui ne sont pas nécessairement conformes aux souhaits de ces derniers, sachant pertinemment que les actionnaires peuvent choisir de se détourner d'eux?

C'est là une question qu'il va falloir résoudre d'une manière ou d'une autre. Les entreprises doivent, effectivement, consentir des sacrifices, mais compte tenu de la mobilité des capitaux, il y a une limite à ce qu'on peut leur demander.

Have you given any specific thought to how you might answer that question in this process of dealing with climate change investment?

Mr. Prentice: To answer your question in a general way, I have a view that you do not achieve excellence in public policy unless you talk to people. Extensive stakeholder consultation has been carried out, and will continue to be carried out, in relation to these policies and regulations as they relate to each area of application, including industry.

We are going to great lengths to ensure that there is consultation with industry and that we talk with them about how these regulations will affect them, as we talk to other stakeholders as well. This is being done with a great deal of care and prudence to ensure that we get it right and that we adopt, first, policies, and second, detailed regulation that is achievable, which fulfills our commitment to be stewards of the environment and which, in an effective way, reduces Canadian greenhouse gas emissions.

My feeling at this point, having participated extensively at international tables, negotiating on behalf of Canada, is that our approach to this is gaining respect and notice and that Canada is going about this in a measured way to ensure that our emission reductions are real and that we can fulfil the commitments that we make.

Senator Merchant: Mr. Minister, welcome to our committee. I have a couple of questions for you on Bill C-16.

First, how do our environmental enforcement measures compare with those of other countries? How does Canada compare with the other countries? Are we a leader? Is there a model nation?

Mr. Prentice: Let me speak to the specific measures that we have brought in relative to Canada in previous years, which is the first measure.

We have taken steps to ensure, first, that we have more boots on the ground. We have doubled the number of enforcement officers in this country. We have 106 new recruits, some of whom I met at the Toronto airport as they are going through their training process. These are environmental enforcement officers, often biologists, who will be enforcing these new laws. We have strengthened our capacity to engage in enforcement activity.

The point is fairly made: If you adopt tough laws but do not have the enforcement arm, it will not fulfil its objective. In order to do that, we have allocated extensive dollars. Between Budget 2007 and Budget 2008, there is a total of \$43 million that has been allocated for enforcement activities and for these new recruits. In addition, there is another \$12 million for Parks Canada. Over the course of the last three years, there has been in excess of \$50 million of additional, new funding directed to ensuring that we are on the ground and that we have enforcement officers, and the third element is to have legislation for them to enforce.

Avez-vous réfléchi à la manière d'aborder le problème des investissements dans le contexte des changements climatiques?

M. Prentice : Je dois dire, d'une manière générale, que ce n'est pas en ignorant les intéressés que l'on parvient à de bonnes politiques. Nous avons largement consulté les parties prenantes au sujet des politiques et règlements envisagés dans les divers domaines, et nous allons continuer à le faire.

Nous faisons des efforts considérables pour consulter les représentants des divers secteurs, pour discuter avec eux des incidences qu'auront les mesures envisagées et nous nous entretenons aussi avec les autres catégories de personnes intéressées. Nous agissons en cela avec beaucoup d'attention et beaucoup de prudence afin d'éviter les erreurs, d'abord au niveau des politiques, puis au niveau de la réglementation afin que les mesures adoptées soient réalistes, conformes à nos responsabilités en tant que gardiens de l'environnement et capables de réduire efficacement les émissions canadiennes de gaz à effet de serre.

J'ai pris part, en tant que représentant du Canada, à de nombreuses négociations internationales et j'ai le sentiment que notre approche retient de plus en plus l'attention de nos partenaires, qui constatent que le Canada agit avec circonspection afin d'obtenir une réduction effective des émissions et afin de respecter les engagements qu'il a souscrits.

Le sénateur Merchant : Monsieur le ministre, bienvenu devant le comité. J'aurais une ou deux questions à vous poser au sujet du projet de loi C-16.

D'abord, comment nos mesures de contrôle d'application des lois environnementales se comparent-elles à celles d'autres pays? Quelle figure faisons-nous par rapport à ces autres pays? Sommes-nous, en ce domaine, un chef de file? Y a-t-il un pays qui puisse être cité en exemple?

M. Prentice : Laissez-moi évoquer les mesures précises que nous avons adoptées au Canada ces dernières années et qui constituent un premier élément de comparaison.

D'abord, nous avons augmenté les effectifs. Nous avons, en effet, doublé le nombre d'agents de l'autorité. Nous avons recruté 106 nouveaux agents et j'ai eu, à l'aéroport de Toronto, l'occasion d'en rencontrer plusieurs en cours de formation. Il s'agit d'agents de l'autorité en environnement, des biologistes souvent, qui sont chargés de faire respecter les nouvelles dispositions. Nous avons donc renforcé nos moyens d'application de la loi.

C'est logique, car si vous adoptez de nouvelles dispositions sévères, mais que vous n'avez pas les moyens de les faire respecter, vous n'atteindrez pas vos objectifs. Nous avons consacré à cela d'importants crédits. Entre le budget 2007 et le budget 2008, 43 millions de dollars ont été affectés aux moyens d'application de la loi et au renforcement des effectifs. Douze millions de dollars ont en outre été dégagés à l'intention de Parcs Canada. Au cours des trois dernières années, plus de 50 millions de dollars en nouveaux crédits ont été affectés à des mesures d'application de la loi, dont les agents de l'autorité. Le troisième élément est, bien sûr, la rédaction des textes qu'ils seront chargés de faire respecter.

We think we are making great progress. If you look at other countries, Environment Canada, in our capacity to enforce our laws, is very well respected. We have a large country, at the same time.

Senator Merchant: Is there an arm that will educate would-be offenders so that they are encouraged to comply with the new regulations? Will there be a campaign to inform them of the new regulations? If so, can you explain your plans?

Mr. Prentice: There certainly will be consultation on implementation. There will not be a massive public campaign on public education relative to the new bill, but I think the bill is generally understood. For instance, the shipping industry is quite cognizant of the legislation. These are very specific pieces of legislation that we are amending. Certainly, the people in industry who are affected by them, whether it is the Migratory Birds Convention Act or other legislation, are familiar with the statutes. Our sense is that people will be familiar with the provisions.

Senator Banks: Thank you, Mr. Minister, and ladies and gentlemen, for being here today.

I do not often begin with a flurry of compliments, minister, but this is a good bill, in the main. It does some things that some of us have been after for a long time. I must say that while we might disagree with details of exactly how to go about it, you have brought a breath of fresh air, attitudinally speaking, with respect to matters that you spoke about when you were first talking with us today, and it is very welcome.

Mr. Prentice: Thank you, Senator Banks.

Senator Banks: However, we do have to deal with the bill. You just referred to the Migratory Birds Convention Act and to shippers. We had some interesting deliberations about that act, particularly with respect to the specific liability aspect of it and the possibility of placing foreign sailors, for example, in jeopardy of imprisonment for dumping bad water in the middle of a fog at midnight off Newfoundland and killing some birds. This bill reinforces that by reinforcing the specific liability aspect of it.

In order that we can take it into account when we are deliberating the specific liability implications of this bill, can you tell us how many prosecutions there have been, and how many convictions, if any, under the Migratory Birds Convention Act, of foreign sailors, masters, engineers, and so on?

Nous progressons de manière tout à fait satisfaisante. Environnement Canada, et les moyens que nous engageons afin de faire respecter les lois jouissent de l'estime des autres pays. Il ne faut en outre pas oublier que le territoire à policer est particulièrement vaste.

Le sénateur Merchant : A-t-on également envisagé des actions pédagogiques susceptibles d'encourager les éventuels contrevenants à respecter la nouvelle réglementation? A-t-on prévu une campagne d'information au sujet des nouvelles dispositions? Si oui, pourriez-vous nous dire quelque chose de ce qui est prévu?

M. Prentice : Il est clair qu'il va y avoir de la concertation au sujet de la mise en œuvre des nouvelles mesures. Cela dit, j'estime que la population comprend assez bien la teneur de ce projet de loi et nous n'allons par conséquent pas lancer une grande campagne de sensibilisation. Les entreprises de transport maritime, par exemple, sont tout à fait au courant des nouvelles mesures. Ce texte modifie, en effet, des dispositions législatives très précises et les divers secteurs de l'activité nationale qui seront touchés, que ce soit par la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs ou par un autre texte, sont parfaitement au courant des règles en vigueur. Nous estimons que la population sera au fait des dispositions en cause.

Le sénateur Banks : Merci, monsieur le ministre, merci, mesdames et messieurs, de votre présence ici.

Ce n'est pas souvent, monsieur le ministre, que je commence par des louanges, mais je dois dire qu'il s'agit, en gros, d'un bon projet de loi. Il prescrit des mesures dont nous réclamons la prise depuis longtemps déjà. Il se peut que nous ne soyons pas tout à fait d'accord sur la manière précise dont certaines choses doivent se faire, mais je dois dire que, par votre attitude, vous avez fait souffler un vent nouveau sur les sujets dont nous nous sommes entretenus plus tôt. Ce changement est tout à fait bienvenu.

M. Prentice : Je vous remercie, sénateur Banks.

Le sénateur Banks : Cela dit, il nous appartient de nous pencher sur le projet de loi. Vous venez de faire allusion à la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et à l'industrie des transports maritimes. Nous avons eu des débats intéressants au sujet de la loi en question, notamment en ce qui concerne la responsabilité particulière des transporteurs et la possibilité, par exemple, d'exposer des marins étrangers à une peine d'emprisonnement en cas de rejet d'eaux usées à minuit par temps de brouillard près des côtes de Terre-Neuve entraînant la mort d'oiseaux. Ce projet de loi consolide la réglementation en vigueur en renforçant les responsabilités spécifiques.

Aux fins de notre examen des dispositions du projet de loi concernant les responsabilités spécifiques, pourrais-je vous demander le nombre de poursuites qui ont été intentées, au titre de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et le nombre éventuel de condamnations prononcées, à l'encontre de marins, capitaines ou mécaniciens étrangers?

Mr. Minister, I do not expect you to have those figures, but have there been any prosecutions? Have we put any foreign sailors in jail for breaking the Migratory Birds Convention Act?

Mr. Prentice: There have been 246 convictions under the Migratory Birds Convention Act. My understanding is that none of those convictions has involved foreign vessels, if you will, foreign captains, seafarers.

Senator Banks: I ask because international shippers were avid in their representations with respect to that bill about the implications on shipping in Canada. They asked whether Canadian ports and shippers would suffer because of what they regarded as the draconian nature of that bill.

Am I saying that accurately, Mr. Chair? Do you recall?

The Chair: You have a wonderful way of putting things, Senator Banks.

Senator Banks: I am not sure about that; I just want to be accurate.

It will help us to know whether we were seeing bogeymen under the bed when we were considering those things.

Mr. Prentice: I think so, to put it candidly. I appreciate that industry has raised these concerns, and they include ensuring compliance with the United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS. We are aware that it does not allow imposing prison terms on foreign vessels beyond their territorial sea; that is understood.

Absolutely nothing in this bill contradicts the UNCLOS. We have to accept that it is a matter of reliable practice that prosecutors and the prosecutorial arm of the Government of Canada would not seek imprisonment if it were a violation of international law to do so. That is a fundamental aspect of this legislation. The Attorney General would clearly exercise his discretion to ensure that they did not violate international law.

Senator Banks: Thank you. That is comforting.

This bill amends nine other acts of Parliament, but it also enacts a new act of Parliament, the one called the environmental violations administrative and monetary penalties act, which says how you will go about this.

Ms. Caron can probably answer this question quickly. I am sure you have all the assurances that you need from the Department of Justice, but in the event that any of the nine acts

Monsieur le ministre, je ne m'attends pas à ce que vous puissiez nous citer à cet égard des chiffres précis, mais est-ce qu'il y a eu des poursuites intentées? Avons-nous, effectivement, mis des marins étrangers en prison pour des infractions à la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs?

M. Prentice : Deux cent quarante-six condamnations ont été prononcées au titre de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. Je crois savoir, cependant, qu'aucune de ces condamnations n'a été prononcée à l'encontre de navires étrangers, c'est-à-dire de capitaines ou de matelots étrangers.

Le sénateur Banks : Je vous pose la question, car les transporteurs internationaux nous ont fait des commentaires très énergiques au sujet des incidences que ce projet de loi pourrait avoir sur l'industrie des transports maritimes. Ils nous ont notamment demandé si les ports et les transporteurs canadiens subiraient les conséquences de ce qu'ils considèrent comme des mesures plutôt radicales.

Est-ce exact, monsieur le président? Vous souvenez-vous de cela?

Le président : Sénateur Banks, vous avez un véritable don d'éloquence.

Le sénateur Banks : Je n'étais pas très sûr et je ne voulais pas me tromper.

Cela nous aidera à éviter de relever, dans le cadre de notre examen, des obstacles et des difficultés qui n'existent pas en fait.

M. Prentice : Franchement, cela me paraît bien être le cas. Je reconnais que le secteur concerné a fait état de ce genre de préoccupations, y compris en ce qui concerne les mesures tendant à faire respecter la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Nous savons que cette convention n'autorise pas les peines de prison pour les équipages de navires étrangers commettant une infraction au-delà des limites des eaux territoriales d'un pays; cela est entendu.

Mais le projet de loi ne contient aucune disposition contraire à la Convention sur le droit de la mer. Il nous faut tenir pour acquis que les services des poursuites dépendant du gouvernement fédéral du Canada ne requièrent pas une peine de prison dans les cas où cela serait contraire au droit international. Cela me paraît être un des aspects essentiels de ce texte de loi. Il est clair qu'en vertu du pouvoir d'appréciation qui lui est reconnu, le procureur général veillera à ce que ne soit intentée aucune poursuite contraire aux règles du droit international.

Le sénateur Banks : Je vous remercie. Cela me rassure en effet.

Ce projet de loi modifie neuf lois fédérales, mais édicte en outre une nouvelle loi, la Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement, texte qui précise les règles applicables aux violations.

Mme Caron sera sans doute en mesure de vous répondre sur ce point. Sans doute avez-vous reçu du ministère de la Justice les assurances nécessaires, mais, dans l'hypothèse où l'une des

as amended, came into conflict with this act, which would prevail? Is there a simple answer to that question?

Mr. Prentice: Can you give us an illustration or an example?

Senator Banks: Which would prevail if any provision were found later, after we have amended these nine acts, to be in conflict with any of provisions of the new environmental violations administrative and monetary penalties act. I do not know what they would be, perhaps a disagreement as between a minimum sentence or the means by which the money could be collected. I do not anticipate that anyone knows of these things, but sometimes they show up later. If that were to happen, which would prevail?

Mr. Prentice: I think the environmental enforcement act would prevail as it relates to AMPS, administrative monetary penalties, because the AMPS are only found in the environmental enforcement act. They are a non-criminal mechanism created under that act.

Senator Banks: I noticed that there is a five-year limit on collecting. Anyone who has ever received a judgment in a civil lawsuit knows that is the easy part, and the collecting is the hard part. Is there a reason for the five years? Is that a magic number? It says that if you have, in effect, a judgment, if you do not collect on it within five years, it is a statute of limitations kind of thing.

Mr. Prentice: Were other periods were considered?

Renée Caron, Executive Director, Legislative Governance, Environment Canada: Is that in reference to a provision in our bill?

Senator Banks: Yes.

Ms. Caron: Is it in reference to another statute?

Senator Banks: On page 192, in proposed section 27(2), concerning the recovery of penalties, it states:

(2) No proceeding to recover the debt may be instituted more than five years after the day on which the debt becomes payable.

It appears I misstated it. You have to make the claim within five years, or you cannot.

Mr. Prentice: It is simply a five-year limitation period on the ability to collect and enforce a debt. I do not think that is unreasonable. That is within normal parameters for limitation periods for contractual enforcement.

Mr. Woodworth has some comments on that.

neuf lois modifiées se révélerait incompatible avec les dispositions de cette nouvelle loi, quel serait le texte qui l'emporte? Est-il possible d'apporter à cette question une réponse simple?

M. Prentice : Pourriez-vous nous citer un exemple?

Le sénateur Banks : À supposer qu'une des dispositions de ces neuf lois modifiées se révèle par la suite incompatible avec telle ou telle disposition de la Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement, quel serait le texte qui l'emporte? Je ne sais pas de quoi il pourrait s'agir, peut-être d'une incompatibilité au niveau d'une peine minimum ou des moyens d'obtenir le recouvrement d'une sanction pécuniaire. Personne n'est vraiment en mesure de prévoir de tels cas, mais ce sont des choses qui pourraient se produire. En pareille hypothèse, donc, quel est le texte qui prévaudrait?

M. Prentice : D'après moi, en ce qui concerne les pénalités administratives en matière d'environnement, c'est-à-dire les sanctions pécuniaires, ce serait le texte sur le contrôle d'application des lois environnementales qui l'emporterait étant donné qu'il est le seul à prévoir de telles sanctions. Ces sanctions, en effet, se trouvent dans les dispositions de caractère non pénal inscrites dans le texte.

Le sénateur Banks : Je relève qu'en matière de recouvrement des sanctions pécuniaires, la loi prévoit un délai de prescription de cinq ans. Or, toute personne ayant obtenu gain de cause dans le cadre d'un procès civil sait que le plus dur est d'obtenir le recouvrement des sommes allouées par le tribunal. Pourquoi ce délai de prescription de cinq ans? Ce chiffre a-t-il une signification particulière? La loi prévoit un délai de prescription de cinq ans pour le recouvrement des sommes auxquelles un contrevenant peut être condamné.

M. Prentice : Avait-on envisagé d'autres délais de prescription?

Renée Caron, directrice exécutive, Gouvernance législative, Environnement Canada : S'agit-il d'une disposition du projet de loi?

Le sénateur Banks : Oui.

Mme Caron : Vous songez aux dispositions d'un autre texte?

Le sénateur Banks : Non, je parle du paragraphe 27(2) concernant le recouvrement des pénalités, le texte prévoyant, à la page 192, que :

(2) Le recouvrement de la créance se prescrit par cinq ans à compter de la date à laquelle elle est devenue exigible.

Ah, je n'avais pas très bien saisi. C'est la procédure en recouvrement qui doit être intentée dans les cinq ans, sous peine de prescription.

M. Prentice : Ce délai de prescription de cinq ans s'applique au recouvrement de la créance. Il ne me paraît pas déraisonnable. Un tel délai est parfaitement normal en matière de réclamation contractuelle.

M. Woodworth aurait, sur ce point, quelque chose à ajouter.

Stephen Woodworth, Member of Parliament for Kitchener Centre, as an individual: I wish to add that I think what you are looking at, is a provision of the new environmental administrative penalties act. We are talking about an administrative penalty and the ability of the government to collect it. In most cases, when a fine or penalty is levied under that act, the enforcement will be pretty immediate. It would be unusual for any reason to exist to want to wait five years. As a practical matter, I do not think that is likely to have much application.

Senator Banks: Thank you.

The Chair: At this point, Mr. Minister, it might be important for you to explain to us what you explained to me privately earlier, namely, that Mr. Woodworth has a special role in respect of this legislation, being a member of Parliament.

Mr. Prentice: Mr. Woodworth is recently elected member of Parliament. As all of you know from your time in politics and before, when you face a statute like this, the first thing you need is a good lawyer. Ms. Caron and I sought out Mr. Woodworth, and he has been a great help in the House of Commons committee, working with us detailing through what is dense legislation. We thank him for all of his help.

The Chair: I wanted to add that for the credibility of your answer on a specific legal question.

Senator Banks: On page 189, Mr. Woodworth, in the proposed new act, clause 11, under "rules about violations", and I have never heard or seen this before, even in environmental legislation, it states:

11. (1) A person, ship or vessel named in a notice of violation does not have a defence by reason that the person or, in the case of a ship or vessel, its owner, operator, master or chief engineer

(a) exercised due diligence to prevent the violation; or

(b) reasonably and honestly believed in the existence of facts that, if true, would exonerate the person, ship or vessel.

That eliminates 70 per cent or 80 per cent of the possible defences, does it not?

Mr. Woodworth: That makes the administrative offences that this administrative monetary penalties act is concerned with absolute liability offences. It is important to note that this is not a provision of general application. This will not apply to most of what you see in the environmental enforcement act. This will apply to minor things, for example, filing reports by particular due dates and filling them out correctly; very minor administrative acts. We are attempting to set out a summary procedure which will result in an ability to deal with minor offences without the necessity for huge legal expense for parties involved.

Stephen Woodworth, député, Kitchener-Centre, à titre personnel : Je tiens simplement à préciser qu'il s'agit d'une disposition de la nouvelle loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement. Il s'agit donc d'une pénalité administrative et des moyens d'en assurer le recouvrement. Dans la plupart des cas, le recouvrement de l'amende imposée se fera assez rapidement. Il serait très inhabituel en effet de voir quelqu'un attendre cinq ans. Je ne pense donc pas que cette disposition aura, en pratique, de grandes occasions d'être appliquée.

Le sénateur Banks : Je vous remercie.

Le président : Monsieur le ministre, il serait peut-être bon, maintenant que, vous expliquiez à l'intention du comité ce que vous m'avez expliqué plus tôt en particulier, à savoir que M. Woodworth a joué, en tant que député, joué un rôle particulier dans la rédaction de ce texte.

M. Prentice : M. Woodworth a récemment été élu député. Comme vous le savez tous depuis votre entrée en politique, et même avant, vous ne pouvez pas face à un texte comme celui-ci, vous passer d'un bon avocat. Mme Caron et moi avons donc sollicité M. Woodworth qui nous a très utilement épaulés au sein du comité de la Chambre des communes lors de l'étude de ce texte particulièrement dense. Nous tenons à le remercier de l'aide qu'il nous a apportée.

Le président : Je tenais à ce que cela soit précisé en raison de la réponse que vous avez apportée sur un point juridique très précis.

Le sénateur Banks : Monsieur Woodworth, à la page 189 du projet de loi, à l'article 11, sous la rubrique « règles propres aux violations », je trouve une disposition qui me semble parfaitement inédite, même dans un texte environnemental. Le texte prévoit en effet que :

11. (1) L'auteur présumé de la violation — dans le cas d'un navire ou d'un bâtiment, son propriétaire, son exploitant, son capitaine ou son mécanicien en chef — ne peut invoquer en défense le fait qu'il a pris les mesures nécessaires pour empêcher la violation ou qu'il croyait raisonnablement et en toute honnêteté à l'existence des faits qui, avérés, l'exonérerait.

Ne pensez-vous pas que cette disposition supprime de 70 à 80 p. 100 des moyens de défense susceptibles d'être invoqués?

M. Woodworth : Cette disposition a pour effet de faire des infractions administratives prévues dans cette loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement des infractions de responsabilité stricte. Notons bien qu'il ne s'agit pas en l'occurrence d'une disposition d'application générale. Cette disposition ne s'applique en effet pas à la plupart des infractions prévues dans les dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales. Cette disposition s'applique à des infractions mineures telles que les délais dans lesquels doivent être effectuées certaines déclarations, ou au sujet des renseignements devant figurer dans de telles déclarations, c'est-à-dire à des démarches administratives mineures. Nous

The Chair: This is known in our profession as a reverse onus. It is basically reversing the onus of proof, is it not?

Mr. Woodworth: It is not exactly, although I have heard that stated. The fact is that the government or the Crown must still prove that an offence has occurred by reason of the failure to file the document or failure to do what is required. In that sense, the onus remains on the Crown. However, the Crown does not have to try to prove the mental state of the individual who committed the offence. From a lawyer's perspective, it is not a reverse onus in that sense. The Crown still must prove the offence.

Mr. Prentice: It is important to note that this does not relate to the major fine increases that we have seen in the legislation. These are for administrative, monetary penalties which are *de minimus* offences that are subject to a stricter liability regime.

Senator Banks: They are violations, not offences.

Mr. Prentice: They are not criminal; they are not penal.

[Translation]

Senator St. Germain: I would like to speak in French, since my colleague, Senator Mitchell from Alberta, has practised his French.

[English]

Thank you, Mr. Minister, for coming here this evening and thank you, Mr. Warawa. You were my MP for years, and an excellent one. Mr. Woodworth, welcome to the committee. One day, I hope you will sit here as a senator. Do not say no; try it.

Minister, I have one question for you. In your excellent presentation, you said:

At home, that target has been expressed by the government as our desire to reduce Canada's emissions by 20 per cent below 2006 levels by 2020, and to go as far as a 60 per cent to 70 per cent reduction by 2050.

You said we might want to ask how this compares with other countries. It would be interesting to know because of all the controversy that floats out there and the questions that come through Question Period in the Senate and in the other place. How does it compare? Could you give us some examples?

Mr. Prentice: The most immediate example is the level of ambition being discussed in the United States. This is called "mitigation" at the international climate change tables, but let us

tentons d'instaurer une procédure sommaire qui permettra de réprimer les infractions mineures sans entraîner pour les parties de gros frais juridiques.

Le président : Mais n'est-ce pas ce que l'on appelle, en droit, une inversion de la charge de la preuve?

M. Woodworth : Ce n'est pas tout à fait exact, bien que certains soient effectivement de cet avis. Le gouvernement, ou l'État, est tout de même tenu d'établir qu'il y a bien eu infraction en raison du non-dépôt d'un document ou du non-accomplissement d'une démarche. Dans ce sens-là, la preuve incombe encore à l'État. C'est simplement que l'État n'a plus à démontrer l'élément moral de l'infraction commise. Aux yeux d'un avocat, il ne s'agit donc pas à proprement parler d'une inversion du fardeau de la preuve, car il appartient encore à l'État d'établir l'existence de l'infraction.

M. Prentice : Il convient par ailleurs de noter que cette disposition ne concerne pas la très sensible augmentation du montant des amendes prévues dans le texte. Cette disposition s'applique en effet aux pénalités administratives ou pécuniaires les plus faibles et applicables à des infractions de responsabilité stricte.

Le sénateur Banks : Il s'agit donc de contraventions, plutôt que d'infractions.

M. Prentice : Il ne s'agit pas d'infractions pénales.

[Français]

Le sénateur St. Germain : Je voudrais parler en français, puisque mon collègue, le sénateur Mitchell, de l'Alberta, a pratiqué son français.

[Traduction]

Merci, monsieur le ministre, de votre présence ici ce soir et merci également, monsieur Warawa. Vous avez été, pendant des années, mon député et je tiens à le préciser, un excellent député. Monsieur Woodworth, bienvenue devant le comité. J'espère vous vois un jour siéger parmi nous en tant que sénateur. Non, n'en écarterez pas l'idée.

Monsieur le ministre, j'ai une question que je tiens à vous poser. Dans votre excellent exposé, vous avez dit ceci :

Au pays, notre but est de diminuer les émissions canadiennes de 20 p. 100 sous leur niveau de 2006 d'ici 2020, et de 60 à 70 p. 100 d'ici 2050.

Nous souhaiterons peut-être, d'après vous, effectuer des comparaisons par rapport aux autres pays. Ce serait en effet intéressant en raison de la polémique qui sévit actuellement et des questions posées lors de la période des questions, tant au Sénat qu'à dans l'autre endroit. Où en sommes-nous par rapport aux autres pays? Pourriez-vous à cet égard nous citer des exemples?

M. Prentice : Ce qui me vient immédiatement à l'esprit est le caractère ambitieux des objectifs qu'envisagent de se fixer les États-Unis. On appelle cela, dans les instances internationales

refer to it as the level of ambition under discussion. In the Canadian context, we go from a 2006 baseline and it is minus 20 per cent by 2020.

In his budgetary proposal, President Obama expressed the desire to get the United States emissions down to 1990 levels by 2020. If you work out the math on a comparable basis to the Canadian targets, it would be in the range of minus 15 per cent making the Canadian target is slightly more ambitious. The so-called Waxman-Markey bill introduced in the United States Congress started with a premise of reducing American emissions by minus 20 per cent by 2020 from a 2005 base.

For our purposes, let us ignore the difference between 2005 and 2006. It was a comparable level of effort to Canada. As that bill has worked its way through the American Congress, it has been reduced to a 17 per cent reduction by 2020. It has been described to me by some as the high-water mark.

It would seem that the United States is working towards a level of ambition somewhat less than what we have talked about in Canada in terms of our minus 20 per cent by 2020.

Senator St. Germain: What is comparable in Europe?

Mr. Prentice: There is much discussion in Europe driven by concern about what has been indicated by the science. The European Union has been advocating targets that would be from 25 per cent to 40 per cent reductions by 2020 from a 1990 baseline. Part of the essential dynamic at the international table is whether those kinds of objectives or levels of ambition are achievable in the United States. The United States has clearly stated that they are not.

You then have the related question of the developing world. For example, Brazil, China and India have not adopted the same targets. They have simply indicated a willingness to file domestic sustainability plans, but are not adopting hard targets for reductions.

That is very much the subject of discussion internationally in the Copenhagen process. Michael Martin is our Chief Negotiator and Ambassador for Climate Change who works with me in Bonn at meetings today. They will be discussing these issues at that meeting.

The long and short of it is that the minus 20 per cent by 2020 is a target that we think is attainable. It is ambitious. It is a target that we must be focused on. It is a target that reflects the realities of our Canadian circumstance.

Senator Neufeld: Thank you for being here today.

Minister Prentice, from what I understand there is not any change to the principle of any of those nine acts that are being amended in Bill C-16. What is changing is the level of enforcement, instructions to the court on how they should apply the enforcement, the fine structure and, probably,

chargées de la question, l'atténuation des changements climatiques, mais je préfère parler en termes d'ambitions au niveau des objectifs. Nous entendons, au Canada, d'ici à 2020, diminuer les émissions de 20 p. 100 par rapport à leur niveau de 2006.

Dans ses propositions budgétaires, le Président Obama a fait part de sa volonté de ramener d'ici 2020 les émissions américaines à leurs niveaux de 1990. En effectuant le calcul par rapport aux objectifs canadiens, vous constatez que les objectifs américains correspondent à une baisse de 15 p. 100, ce qui veut dire que les objectifs que s'est fixés le Canada sont un peu plus ambitieux. Selon le projet de loi Waxman-Markey, présenté au Congrès des États-Unis, d'ici 2020, les États-Unis devront réduire leurs émissions de 20 p. 100 par rapport à 2005.

Mettons de côté l'écart entre 2005 et 2006. On voit que l'effort consenti par les deux pays est à peu près comparable. Le Congrès a ramené cet objectif à une baisse de 17 p. 100 d'ici 2020. Il s'agirait, selon certains, d'une sorte de maximum.

Il semble donc que les États-Unis soient quelque peu moins ambitieux que le Canada puisque notre objectif est de réduire les émissions de 20 p. 100 d'ici 2020.

Le sénateur St. Germain : Et comment se compare-t-on aux pays européens?

M. Prentice : On discute beaucoup en Europe des objectifs que nous dicterait la science. L'Union européenne prône d'ici 2020 une baisse des émissions de 25 à 40 p. 100 par rapport à 1990. Une partie du débat international porte sur la question de savoir si de tels objectifs sont réalisables aux États-Unis. Les États-Unis estiment que non.

Et puis il y a également la question des pays en développement. Le Brésil, la Chine et l'Inde, par exemple, n'ont pas retenu les mêmes objectifs. Ils ont simplement manifesté leur volonté d'élaborer des stratégies durables, mais sans fixer, en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'objectifs chiffrés.

La question se situe au cœur du débat qui a lieu dans le cadre du processus de Copenhague. Michael Martin, notre négociateur en chef et ambassadeur aux changements climatiques, qui œuvre à mes côtés, se trouve aujourd'hui à Bonn pour prendre part à des réunions. Ces diverses questions seront à l'ordre du jour.

En un mot, une diminution de 20 p. 100 d'ici 2020 nous paraît réalisable. C'est un objectif ambitieux auquel nous allons devoir nous tenir. Cet objectif, je pense, tient compte des réalités de notre pays.

Le sénateur Neufeld : Je vous remercie d'être venu ici.

Monsieur le ministre, si je ne m'abuse, les modifications que le projet de loi C-16 apporte à ces neuf lois fédérales n'en modifient aucunement les principes de base. Ce qui change, c'est le niveau de contrôle d'application, les instructions quant à la manière dont les tribunaux vont devoir contrôler l'application des lois

imprisonment. Is it correct to say that the nine acts are basically the same and that the amendments only reach those kinds of parameters?

Mr. Prentice: I think that is a fair summary. There was a desire to modernize the enforcement provisions of our legislation. This bill was not to get into the nitty-gritty of changing the legislation, but rather, to modernize how we deal with enforcement. That involved consideration of principles of sentencing such as deterrence, denunciation and restoration that did not find their way into the previous legislation. The nine bills represent an historic compilation of legislation for which Environment Canada is responsible. There were fines in some of those legislative provisions that went back to 1952 while some were more modern. There was a desire to standardize the provisions so that we have a more consistent regime.

Senator Neufeld: That is good to know and to put on the record. I asked that question before and received the same answer.

It seems as though the shipping industry's concerns are that they are trying to advocate that we should be changing the legislation — the nine acts — rather than dealing with the intent of Bill C-16.

Perhaps you could help me with that in relation to the shipping industry. I have a letter from the Chamber of Shipping of British Columbia from Vancouver. I will read some of it into the record:

We must point out that this legislation is seriously compromising the efforts of other government departments to advance the Asia-Pacific Gateway Initiative and promote Vancouver as an international maritime centre. A concerning number of existing IMC members see Bill C-16 as the final straw in Canada's apparent intent on generating a hostile environment for the operation of international shipping. A number of owners are therefore actively considering to close their Vancouver operations should this legislation be passed.

I am familiar with receiving those kinds of letters. I read a number of them in my previous life: If you do not do it my way, we are gone. I would like to be able to answer those people when they come to present to us in a rational way.

I understand why we are doing it and how it is really not affecting them. I have some good information to cross-examine them and to get them, not to agree, but to alleviate some of their concerns.

environnementales, et l'échelle des pénalités, qui va vraisemblablement comprendre des peines d'emprisonnement. Est-il exact de dire que ces neuf lois demeurent à peu près en l'état et que les modifications en question ne concernent que les paramètres que je viens d'évoquer?

M. Prentice : Cela me semble exact. Il s'agissait d'actualiser les dispositions de contrôle d'application. Ce projet de loi ne modifie guère le détail des règles actuellement applicables et ne fait que moderniser les dispositions ayant trait au contrôle d'application. On a pour cela étudié les principes de détermination de la peine tels que la dissuasion, la dénonciation et la restauration, principes qui n'avaient pas été retenus dans le cadre des dispositions antérieures. Les neuf projets de loi constituent un recueil de textes portant sur des domaines relevant des responsabilités d'Environnement Canada. Certaines des dispositions prévoyant des amendes remontent à 1952, d'autres sont de date plus récente. Il s'agissait d'harmoniser les dispositions applicables afin d'en faire un régime cohérent.

Le sénateur Neufeld : C'est bon à savoir et il est d'après moi utile que cette précision figure au compte rendu. J'avais déjà posé la question, et reçu la même réponse.

L'industrie des transports maritimes semble davantage se préoccuper des changements qu'il conviendrait, d'après ses responsables, d'apporter aux neuf lois en question que de ce qui constitue l'objet du projet de loi C-16.

Pourriez-vous peut-être m'apporter quelques précisions concernant les préoccupations dont nous ont fait part des représentants de l'industrie des transports maritimes. J'ai reçu, en effet, une lettre de la Chamber of Shipping of British Columbia, de Vancouver. Permettez-moi, aux fins du compte rendu, de donner lecture d'un extrait de cette lettre :

Nous tenons à vous faire savoir que ce texte nuit sérieusement aux efforts d'autres ministères en faveur de l'Initiative de la porte de l'Asie-Pacifique et de la promotion de Vancouver en tant que centre maritime international. Selon un nombre considérable de membres de l'organisme de promotion de ce centre, le projet de loi C-16 est la dernière en date des mesures adoptées par le Canada dans le cadre d'efforts qui, semble-t-il, ont pour objet d'instaurer un climat défavorable aux transports maritimes internationaux. Plusieurs armateurs envisagent de mettre un terme à leurs opérations de Vancouver si ce projet de loi est adopté.

Ce genre de lettre n'a pour moi rien de nouveau. J'en ai reçu un certain nombre au cours d'une carrière précédente : si vous ne faites pas ce que je vous demande, je vais simplement mettre la clé sous la porte. Cela dit, je souhaiterais pouvoir leur répondre de manière rationnelle lorsqu'ils prendront la parole devant le comité.

Je comprends ce que nous sommes en train de faire et je sais qu'en fait cela ne les touche guère. Je dispose de solides arguments qui devraient me permettre non pas d'obtenir leur acquiescement, mais à tout le moins d'apaiser certaines de leurs préoccupations.

Mr. Prentice: We are aware that the shipping industry has expressed a variety of concerns. We do not agree with what has been put forward as either a legal interpretation or a consideration of the effects.

The government, with proposed amendments to Bill C-16, addressed a number of these concerns. For example, the Marine Liability Act was raised as an issue. We have ensured that the Marine Liability Act is pre-eminent.

There is also the concern that we discussed earlier relating to the United Nations Covenant on the Law of the Sea, UNCLOS. In our view, what is proposed does not contradict UNCLOS in any way.

The suggestion has been put forward that strict liability offences referred to in the bill are unconstitutional. Our lawyers simply do not agree, nor do they agree with what has been put forward as the interpretation of "strict liability." Some of the assertions made relate to the concept of absolute liability. That is not reflected in the legislation. We were speaking of the legal concept of "strict liability," which is well-known in Canadian law. This is not a unique concept. It is a liability to which due diligence is always available as a defence. There are other provisions we could address. However, in general terms, this is the position we take with respect to some of the concerns.

Senator Neufeld: Thank you. I think that will help us. I will keep that note close to me when they appear.

The Chair: Yes, or when they stop inviting you out for those evening cruises in Vancouver!

Senator Neufeld: I do not know whether being on a ship or an evening cruise in Vancouver would be fun.

Mr. Prentice: For example, one of the assertions put forward is the concept of a true accident. They are suggesting that if there is an accident, the offence could result in their not having a defence. We do not agree with some of the illustrations that have been put forward. If due diligence can be shown, that is a defence in Canadian law.

The Chair: Mr. Minister, what you have been saying is that you are comfortable insofar as the legality and legal framework in which these provisions are being enacted or have been enacted already. What needs to be said is these same provisions exist in some of the law — for example, American law — and we are just doing this to be consistent with them. Is that your position?

Mr. Prentice: I am not going to get into a detailed jurisdiction by jurisdiction assessment of Canadian shipping law relative to other jurisdictions. However, in general terms, we are adopting principles that are applicable throughout Canadian law. They are

M. Prentice : Nous savons que le secteur des transports maritimes éprouve, effectivement, un certain nombre de préoccupations à cet égard. Nous ne sommes d'accord ni avec l'interprétation qu'ils ont faite du texte, ni avec les incidences qui, d'après eux, devraient en découler.

Les amendements qu'il est proposé d'apporter au projet de loi C-16 répond à certaines des préoccupations qu'ils ont manifestées. Ils ont, par exemple, cité le cas de Loi sur la responsabilité en matière maritime. Nous avons pu leur assurer que la Loi sur la responsabilité en matière maritime est le texte qui prévaudra.

Ils se sont, comme nous l'avons vu plus tôt, également interrogés au sujet de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. D'après nous, les dispositions inscrites dans le texte en question ne vont aucunement à l'encontre des articles de cette Convention.

Certains ont même fait valoir le caractère inconstitutionnel des infractions de responsabilité stricte prévue dans le projet de loi. Nos juristes ne sont pas du tout de cet avis et ne sont pas non plus d'accord avec l'interprétation qui est donnée du terme « responsabilité stricte ». Certains des arguments avancés concernent plutôt la notion de responsabilité absolue. Or, cette notion ne se retrouve pas du tout dans le texte. Il s'agit, plutôt, de la notion juridique de « responsabilité stricte », notion bien connue en droit canadien. Cette idée n'a rien d'exceptionnel. Il s'agit, en effet, d'un type de responsabilité qui permet d'invoquer comme moyen de défense la diligence raisonnable. Il y a d'autres dispositions encore sur lesquelles nous pourrions nous expliquer, mais, de manière générale, voilà un peu le genre de réponse que nous faisons aux préoccupations dont il a été fait état.

Le sénateur Neufeld : Je vous remercie. Cela nous sera fort utile, je pense, et je garderai mes notes près de moi lors de leur comparution devant le comité.

Le président : Oui, ou lorsqu'ils cesseront de vous inviter à prendre part à leurs croisières nocturnes à Vancouver!

Le sénateur Neufeld : Je ne sais pas, à vrai dire, si une croisière nocturne à Vancouver doit être considérée comme une partie de plaisir.

M. Prentice : Ils ont, par exemple, évoqué l'éventualité d'un pur accident. Ils pensent qu'en cas d'accident, ils ne pourront invoquer aucun moyen de défense au regard de l'infraction qui leur sera reproché. Nous ne sommes pas d'accord avec certaines des hypothèses avancées. En effet, en droit canadien, la diligence raisonnable constitue un moyen de défense.

Le président : Monsieur le ministre, est-ce à dire que vous ne vous faites aucun souci au sujet de la légalité et des fondements juridiques des dispositions en question? Ne conviendrait-il pas de rappeler que certaines de ces dispositions existent déjà — en droit américain, par exemple — et qu'il ne s'agit en fait que d'un effort d'harmonisation? Êtes-vous d'accord?

M. Prentice : Je n'entends pas me livrer à une analyse détaillée des règles de droit maritime canadien par rapport aux dispositions applicables dans d'autres ressorts. Je peux dire, cependant, que, de manière générale, nous ne faisons que reprendre des principes

well-known concepts; their constitutionality is well known, and the concept of due diligence as a defence is well known. These are not unique Canadian principles; they are found elsewhere in marine law.

Senator Neufeld: To put it on the record, there was unanimous consent by all parties in the other place on Bill C-16, as it was amended, correct?

Mr. Prentice: That is correct. I emphasize that we are all trying to be constructive about this legislation. You may, in a separate informal session, want to speak with Ms. Caron and Mr. Woodworth about some of the specific illustrations that have been brought forward by the shipping industry. They will be available to assist you.

The Chair: On that, Mr. Minister, I understand there is a certain moment in time coming up when you may have to leave. I was hoping you would say that these officials could stay with us. I know there are seven or eight others, including Ms. Caron, that could stay and answer any of our questions. Is that something you would be comfortable with?

Senator Neufeld: I would like your comments on the 20 per cent below 2006 level by 2020 and introducing a cap-and-trade, which is heavy industry.

I guess you feel comfortable that you will be able to get enough tonnage out of the heavy emitters only to get to that level by 2020. I will use British Columbia as an example. I think you said 26 per cent of the emissions across Canada are from transportation. British Columbia is, I think, 39 per cent or 40 per cent, right in that area.

There have been moves in British Columbia to do a few different things to try to curb those emissions. Some of them are along with yours — the ethanol in gasoline and biofuel in diesel. I use natural gas; it is a great way to heat my home. However, all of those kinds of things emit greenhouse gases. Are you saying you will get all those emissions only from the heavy emitters and nothing else will happen with anyone else, or is there something else that I am missing?

Mr. Prentice: Let us go back to what the constituent elements of our greenhouse gas emissions. About 30 per cent of Canada's greenhouse gas emissions come from trade-exposed industries. These are rough numbers, so bear with me, but probably another 20 per cent of our emissions originate from thermal coal facilities and other electricity generating facilities that emit carbon. There is another 25 per cent from the transportation sector and then the final 25 per cent is everything else. That includes this building,

qui existent déjà en droit canadien. Il s'agit de notions bien connues, dont la constitutionnalité est indiscutée, et chacun reconnaît, en effet, que la diligence raisonnable constitue un moyen de défense. Il ne s'agit pas, d'ailleurs, de principes reconnus uniquement en droit canadien mais de principes généraux de droit maritime.

Le sénateur Neufeld : Je vous demande, aux fins du compte rendu, s'il n'est pas exact que, à l'autre endroit, le projet de loi C-16 a obtenu le consentement unanime?

M. Prentice : C'est exact. J'insiste sur le fait que nous tentons, avec ce projet de loi, de faire œuvre utile. Vous souhaitez peut-être, dans le cadre d'une séance informelle, vous entretenir avec Mme Caron et M. Woodworth au sujet de certaines des hypothèses avancées par des représentants du secteur des transports maritimes. C'est très volontiers qu'ils s'entretiendront avec vous de cela.

Le président : Monsieur le ministre, je crois savoir que vous allez peut-être devoir bientôt prendre congé de nous. J'espérais, justement, que vous nous diriez que vos deux collaborateurs accepteraient de demeurer après votre départ. Je sais qu'il y en a sept ou huit, y compris Mme Caron, qui pourraient rester afin de répondre aux autres questions que nous aurions à poser. Seriez-vous d'accord?

Le sénateur Neufeld : Pourriez-vous nous dire quelque chose de cette baisse de 20 p. 100 d'ici 2020 par rapport au niveau de 2006, et des mécanismes de plafonds et d'échange de crédits applicables à l'industrie lourde.

J'imagine que vous pouvez pouvoir obtenir, des principales sources d'émissions, une baisse suffisante pour atteindre cet objectif d'ici 2020. Je vais prendre l'exemple de la Colombie-Britannique. Vous nous avez dit, je crois, que, au Canada, 26 p. 100 des émissions proviennent des transports. Je crois pouvoir dire qu'en Colombie-Britannique cette proportion atteint 39 ou 40 p. 100.

La Colombie-Britannique a tenté, de diverses manières, de réduire ses émissions. Certaines des mesures qu'elle a adoptées sont analogues à celles que vous avez vous-mêmes proposées — l'adjonction d'éthanol dans l'essence et de biocarburant dans le carburant diesel. J'emploie moi-même le gaz naturel pour chauffer ma maison et j'en suis très content. Mais ces divers carburants sont néanmoins des sources de gaz à effet de serre. S'agit-il donc, simplement, de réduire les émissions des principales sources, le reste de la population pouvant continuer comme avant, ou est-ce qu'il y a quelque chose que je ne parviens pas à saisir?

M. Prentice : Décomposons les sources de nos émissions de gaz à effet de serre. Au Canada, environ 30 p. 100 des gaz à effet de serre proviennent d'industries qui dépendent de notre commerce extérieur. Je ne vais citer que des chiffres approximatifs et ne m'en voulez donc pas, mais je crois pouvoir dire qu'environ 20 p. 100 de nos émissions proviennent des centrales à charbon et autres centrales énergétiques qui émettent du carbone. Il y a, ensuite, 25 p. 100 d'émissions provenant des transports et puis une autre

your house and all kinds of other facilities — everything from landfill sites and so on.

We have indicated that in arriving at Copenhagen, we will have tabled policies that relate to all sources of emissions. That has been what is under discussion in the United States. That is not simply the industrial emitters; it is all sources of emissions and what our public policy framework will be that applies to that issue.

That is the same analysis that other countries are going through as well. For example, one of the first policies that we announced two months ago was the new tailpipe emissions standards for automobiles. That will reduce Canada's greenhouse gas emissions.

Senator Neufeld: Is that a California standard?

Mr. Prentice: We adopted the dominant federal North American standard and we were the first ones to take that step. The United States since then has moved toward accelerating that standard. We will ensure that on an annual basis, we update the standard so that Canada and the United States, sharing the auto industry and the auto marketplace, will have the same standards every year. My point is that those standards on emissions will reduce our greenhouse gas emissions.

We need to be scientific about all the sources of our emissions and dealing with how we will reduce those emissions, sector-by-sector and source by source.

Senator McCoy: Mr. Minister, it is always a pleasure to see you and to hear your very eloquent presentations.

I have three questions, one of which has to do with the details regarding the Clean Energy Research Fund. Before I begin on those, though, I would like publicly to thank you for your support in Banff National Park for the bike path that I think you announced just last week. I chaired the Bow Corridor Regional Mobility Strategy. It was a long desired hope of all of us to see that particular infrastructure. To see your support for it was very much welcomed in all parts of Alberta, I can assure you. It truly has an environmental impact that will have long-range plans. We appreciate the many things you do for the environment, even though we recognize that the constraints under which you operate are sometimes considerable.

Turning to the \$1 billion Clean Energy Research Fund, several of us have asked this question, but we have not been successful in hearing all of the details. We know that \$141 million was announced a month or so ago for a variety of carbon capture and storage, CCS, projects. The Government of Alberta has put up \$2 billion for pilot projects in that area. Many of us would be

tranche de 25 p. 100 provenant d'autres sources. Il s'agit aussi bien de l'édifice dans lequel nous nous trouvons actuellement, que de votre maison et de toutes sortes d'autres installations, y compris les décharges.

Je disais, un peu plus tôt, que d'ici Copenhagen, nous aurions exposé les politiques du gouvernement à l'égard des diverses sources d'émissions. Cela fait actuellement l'objet de discussions aux États-Unis. Il ne s'agit pas en effet de simplement se préoccuper des sources industrielles, car notre cadre d'action va englober toutes les sources d'émissions.

Un effort analogue est actuellement mené dans les autres pays. Ainsi, par exemple, une des premières politiques que nous avons annoncées, il y a deux mois, concernait les nouvelles normes concernant les émissions d'échappement applicables aux automobiles. Cela va permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre au Canada.

Le sénateur Neufeld : Est-ce la même norme que celle qui a été adoptée en Californie?

M. Prentice : Nous avons été les premiers à adopter la principale norme fédérale d'Amérique du Nord. Depuis, les États-Unis ont décidé de resserrer cette norme. Nous allons agir de manière à actualiser chaque année la norme applicable afin que le Canada et les États-Unis, qui se partagent l'industrie et le marché de l'automobile, appliquent d'une année à l'autre les mêmes normes. J'insiste bien sur le fait que ces normes vont entraîner une baisse de nos émissions de gaz à effet de serre.

Il s'agit de procéder scientifiquement et d'intervenir secteur par secteur et source par source.

Le sénateur McCoy : Monsieur le ministre, c'est toujours avec plaisir que l'on vous rencontre et c'est un plaisir aussi de vous entendre prendre la parole avec autant d'éloquence.

J'aurais trois questions à vous poser dont une concernant le Fonds de recherche pour l'énergie propre. J'aimerais cependant, avant cela, vous remercier publiquement des mesures annoncées la semaine dernière, en faveur de la piste cyclable dans le parc national de Banff. J'ai présidé la stratégie visant à optimiser la circulation régionale dans le corridor de la Bow et je dois dire que depuis longtemps nous souhaitions la mise en place de cette infrastructure. L'appui que vous avez donné à ce projet est hautement apprécié dans les diverses régions de l'Alberta. Cette piste revêt un réel intérêt sur le plan environnemental. Nous apprécions hautement les nombreuses mesures que vous avez prises en faveur de l'environnement, même si nous reconnaissons que vous n'avez pas toujours une grande marge de manœuvre n'est pas toujours très importante.

En ce qui concerne le 1 milliard de dollars du Fonds de recherche pour l'énergie propre, plusieurs d'entre nous ont déjà posé la question que je vais vous poser maintenant, mais nous ne sommes pas jusqu'ici parvenus à saisir ce qu'il en est au juste. Nous savons qu'il y a un mois on a annoncé que 141 millions de dollars seraient affectés à divers projets de captage et de stockage

thrilled if the federal government would match that figure; nevertheless, I am wondering where the government plans to spend the other \$850 million.

Mr. Prentice: I am pleased to answer those questions. First, thank you for your kind comments about the bike path from Canmore to Banff. It is a fairly modest investment by Parks Canada, but it was an announcement that was quite moving in terms of the people there, the community support, the enthusiasm and the excitement about it. People who live in the mountains are quite concerned about the ecology and it was an announcement that I will always remember.

In terms of the Clean Energy Fund of \$1 billion, Environment Canada does not administer those monies; they are administered by NRCan. For details on the programmatic elements of it, you would need to speak with Minister Raitt, which I am sure you will do.

The fund also forms part of our clean energy dialogue with the United States because they are making similar investments in technology and science, specifically in carbon capture and storage. Canada has really done extraordinary things in the area of carbon capture and storage. To be sure, it is not a silver bullet for all of the challenges because the world will continue to emit carbon as long as it continues to burn coal.

Close to 2,000 coal burning thermal facilities will be built over the next 20 years; that is a rate of almost 100 facilities per year. The only technology at this time available for discussion is sequestration of that carbon. As long as you burn coal, you will have a smoke stack that emits carbon.

This is pivotal technology that the United Nations science community has identified it as such, and Canada leads the way. There are four large-scale sequestration projects at work in the world today. Forty per cent of the global carbon globally is stored in Canada by EnCana's Weyburn project in Saskatchewan. Norwegians and Canadians have led the way on this technology. Much of the world is beating a path to our door to find out what we have done, how we have done it and to learn about our progress.

Certainly, the \$1 billion fund is not directed exclusively to those technological investments but it is a big part of it. Minister Raitt is working through the details and can make those known to you.

Senator McCoy: Will you encourage her to share the details with us as soon as she knows them?

du carbone. Le gouvernement de l'Alberta a affecté 2 milliards de dollars à des projets pilotes dans ce domaine. Nous sommes nombreux à souhaiter que le gouvernement fédéral en fasse autant et nous nous demandons où le gouvernement envisage d'affecter les 850 millions de dollars restants.

M. Prentice : C'est très volontiers que je réponds à vos questions sur ce point. D'abord, je tiens à vous remercier de vos aimables propos concernant la piste cyclable de Canmore, à Banff. Il s'agit, pour Parcs Canada, d'un investissement relativement modeste mais son annonce a contenté de nombreuses personnes car il s'agit d'un projet qui bénéficiait du soutien de l'ensemble de la communauté et qui avait suscité beaucoup d'enthousiasme. Les habitants de ces régions montagneuses s'intéressent de près à l'écologie et je n'oublierai jamais l'atmosphère entourant cette annonce.

En ce qui concerne le million de dollars affecté au Fonds pour l'énergie propre, je dois préciser que les crédits en question ne sont pas administrés par Environnement Canada, mais par Ressources naturelles Canada. Pour ce qui est des divers détails de ce programme, il vous faudrait plutôt vous adresser à la ministre Raitt, ce que vous ne manquerez certainement pas de faire.

Ce fonds constitue également un des éléments du dialogue que nous avons engagé avec les États-Unis en matière d'énergie propre, car les Américains procèdent actuellement à des investissements analogues en matière de technologie et de science, et plus précisément dans le domaine du captage et du stockage du carbone. Ce n'est pas une panacée cependant, car, bien sûr, le monde continuera à émettre du carbone tant qu'il emploiera le charbon.

Au cours des 20 prochaines années, environ 2 000 centrales thermiques au charbon vont être construites, à raison d'à peu près 100 centrales par an. La seule technologie que nous puissions envisager actuellement est celle de la séquestration du carbone. En effet, tant que vous brûlerez du charbon, vous aurez une cheminée qui émet du carbone.

Il s'agit, selon la communauté scientifique des Nations Unies, d'une technologie clé et, en ce domaine, le Canada fait figure de précurseur. Le monde compte actuellement quatre gros projets de séquestration du carbone. Quarante pour cent du carbone stocké dans le monde l'est en Saskatchewan, où il est stocké dans le cadre du projet Weyburn lancé par EnCana. En ce domaine, les Norvégiens et les Canadiens sont en tête. De nombreux pays s'adressent à nous et veulent savoir ce que nous avons fait, comment nous l'avons fait et se tenir au courant des avancées en ce domaine.

Le milliard de dollars en question ne va pas être exclusivement consacré à ces investissements technologiques, mais ceux-ci comptent pour une large part. La ministre Raitt s'attache actuellement à peaufiner ce projet et elle sera en mesure de vous en livrer les détails.

Le sénateur McCoy : Auriez-vous l'amabilité de lui demander de nous en faire part dès qu'elle les aura?

I was pleased to read that the Council on Foreign Relations in the United States recently issued a report with a more balanced appraisal of the oil sands projects and said not only that they are cleaner than has been alleged by some but that they also represent a multiple benefit to the United States. I believe that they said the oil sands are not only a secure supply, from the United States' point of view, but also there are some economic advantages to buying from Canada as opposed to from Venezuela, for example.

I am sure that this is part of your dialogue with the United States. I thought it might be worthwhile having you expand on that perspective since we will launch an energy study soon. Do you wish to comment on that aspect of your discussions?

Mr. Prentice: The Council on Foreign Relations study that you refer to is extremely important because it is quite thoughtful. The Council on Foreign Relations is well respected as an organization that puts out probative pieces of public policy analysis. It is a very good report in that sense. It makes a number of points that are currently topical.

As the United States works through the specifics of their cap-and-trade legislation, they and we need to be mindful that we occupy the same economic space, the same energy space — the largest free-trading energy marketplace in the world, and the same environmental space.

The report of the CFR is one of the first to draw attention to some of the continental implications. It provides a caution to the United States on a number of items, including the so-called low carbon fuel standard, which, as suggested, would not be helpful either to Canada or to the United States. There are other suggestions as well and is a valuable contribution to the discussion.

Senator Lang: Mr. Minister, we talk about enforcement and enforcement officers. What is the policy on the use of firearms for the enforcement officers under the various acts?

Mr. Prentice: As I recall, the new recruits are trained in firearms but not all of them carry firearms. As I recall, they are available to some of the officers in certain circumstances. In the context of parks, there has been a controversial discussions as to who will be designated as the enforcement officers that carry firearms. The proposed legislation does not change that in any way because it does not deal with the use of firearms.

We might have to obtain a more fulsome answer on that question.

J'ai lu avec plaisir que, aux États-Unis, le Council on Foreign Relations a récemment publié un rapport qui aboutit à des conclusions plus équilibrées concernant l'exploitation des sables bitumineux. Selon cet organisme, en effet, les sables pétrolifères sont non seulement moins polluants que certains l'avaient affirmé, mais présentent de multiples avantages pour les États-Unis. Je crois que, selon ce rapport, non seulement les sables bitumineux constituent-ils pour les États-Unis une source sûre d'approvisionnement, mais, il serait, sur le plan économique, plus avantageux aussi de s'approvisionner au Canada qu'au Venezuela, par exemple.

Je suis sûre que cette question est évoquée dans le cadre de votre dialogue avec les États-Unis. Je souhaiterais vous entendre nous en dire davantage sur ce point étant donné que nous devons bientôt entamer notre étude du dossier énergétique. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à cet égard?

M. Prentice : L'étude du Council on Foreign Relations que vous venez d'évoquer revêt effectivement une grande importance, car il s'agit d'un document qui a fait l'objet d'une réflexion approfondie. Le Council on Foreign Relations est un organisme unanimement respecté, dont les analyses font autorité. Ce document est très persuasif et il soulève bon nombre de points qui revêtent actuellement une importance particulière.

Alors que les États-Unis tentent de préciser les dispositions qu'ils entendent adopter en matière de plafonds et d'échange de crédits, nos deux pays ne doivent pas perdre de vue que nous occupons un même espace économique, un même espace énergétique, un même espace environnemental et aussi, que nous constituons le plus grand marché de libre-échange énergétique de la planète.

Le rapport du Council on Foreign Relations est un des premiers documents à attirer l'attention sur certaines des conséquences que cela entraîne au niveau continental. Il renforce, sur plusieurs points, la position des États-Unis, y compris à l'égard de la norme pour le carburant à faible teneur en carbone qui, selon son rapport, ne serait utile ni au Canada, ni aux États-Unis. Plusieurs autres idées émises dans ce document contribuent très utilement au débat.

Le sénateur Lang : Monsieur le ministre, nous avons également parlé de contrôle d'application et d'agents de l'autorité. Quelles sont, aux termes des diverses lois, les règles applicables aux agents de l'autorité en matière d'emploi d'une arme à feu?

M. Prentice : Je crois me souvenir que les nouvelles recrues sont formées à l'emploi des armes à feu, mais qu'elles ne sont pas toutes armées. Je crois savoir, en effet, que les agents ne seront dotés d'une arme à feu que dans certains cas seulement. Je sais que dans les parcs nationaux, on a beaucoup débattu de la question de savoir quels sont les agents qui, en tant qu'agents de l'autorité, seront dotés d'une arme à feu. Les nouvelles dispositions ne vont apporter en cela aucun changement, car elles ne portent pas sur l'emploi des armes à feu.

Nous pourrions peut-être vous faire parvenir une réponse plus détaillée sur la question.

Senator Lang: You mentioned China, India and Brazil and the international debate on cap-and-trade and the various other aspects we have to deal with. Are China, India and Brazil around the table when you are dealing these items? Are they prepared to make some commitments as well?

Mr. Prentice: This is one of the questions, of course. The Major Economies Forum on Energy and Climate that President Obama has convened, which is a complementary or parallel process to the UN process at Copenhagen, consists of the world's 16 largest economies, plus Denmark, because they are hosting at Copenhagen. Those 16 countries account for close to 80 per cent of the world's carbon emissions. Collectively, they are responsible for 80 per cent of the emissions and 100 per cent of the solutions. China, Brazil, Indonesia, South Africa and India are at the table.

Part of the essential discussion in that UN forum is that the developing countries take the perspective that the developed world has "saturated," to use their term, the atmosphere with carbon dioxide. They take the perspective that it is unfair to restrict their capacity to grow and their ability to provide electricity to their citizens because the developed world has essentially saturated the atmosphere. These countries believe there needs to be some give and take. That is their argument and they have been reluctant to agree to specific targets but have talked more generally about domestic commitments and sustainability. That is one of the issues at the heart of the Copenhagen process.

Increasingly, the developed world has been saying that it needs to see more specific targets from the developing world. It ties to the question of the level of ambition held by the United States and by China.

Senator Lang: I have been reading about the cap-and-trade system and I notice that in Australia, the Prime Minister had to pull back from his commitment for at least a period of time until he instituted a program. As well, I read that in Europe, the cap-and-trade program is in place and causing many economic changes.

The question raised in some articles is whether cap-and-trade is really working. If Canada is going in that direction, what model will we follow to ensure that we get it right?

Mr. Prentice: That is a wise caution. There are different public policy mechanisms you can use to bring in a climate change regime. A cap-and-trade system is one; carbon taxes are another; and a third is an approach on regulation.

It does not matter how you go about it, you need to calibrate it very carefully and ensure that you have done the specifics and consultation with stakeholders and industry to know the implications. In our context, we are pursuing a regulatory

Le sénateur Lang : Vous avez évoqué plus tôt le cas de la Chine, de l'Inde et du Brésil, le débat international sur les plafonds et échange de crédits, ainsi que divers autres aspects du dossier qui retiennent actuellement notre attention. La Chine, l'Inde et le Brésil participent-ils à ces discussions? Ces trois pays sont-ils prêts à souscrire en ce domaine à un certain nombre d'engagements?

M. Prentice : C'est, bien sûr, une des grandes questions du jour. Le Forum sur l'énergie et le changement climatique des principales économies, convoqué par le Président Obama, constitue, par rapport au processus lancé à Copenhague par les Nations Unies, un processus complémentaire ou parallèle qui regroupe les 16 principales économies du monde, plus le Danemark, puisque ce pays est, à Copenhague, le pays hôte. Ces 16 pays sont à l'origine de près de 80 p. 100 des émissions de carbone. Ensemble, ils sont donc responsables de 80 p. 100 des émissions, et de 100 p. 100 des solutions éventuelles. Or, la Chine, le Brésil, l'Indonésie, l'Afrique du Sud et l'Inde prennent part à ces pourparlers.

Dans le cadre de ce forum des Nations Unies, les pays en développement font valoir que les pays développés ont « saturé », pour reprendre le terme qu'ils emploient, l'atmosphère avec du dioxyde de carbone. Ils estiment donc injuste qu'on entende aujourd'hui restreindre leur capacité de développement et leur capacité de fournir à leurs populations du courant électrique simplement parce que le monde développé a saturé l'atmosphère. Ces pays estiment qu'il va falloir procéder à des accommodements. C'est l'argument qu'ils font valoir et ils hésitent beaucoup pour cela à s'engager sur des objectifs précis, préférant invoquer plus généralement la durabilité de leurs plans de développement et les engagements pris à l'échelle nationale. La question se situe au cœur même des pourparlers de Copenhague.

Les pays développés demandent de plus en plus aux pays en développement de se fixer en ce domaine des objectifs précis. Tout cela est en rapport avec les ambitions affichées en la matière par les États-Unis, et maintenant par la Chine.

Le sénateur Lang : J'ai lu plusieurs études sur le système de plafonds et d'échange de crédits et je remarque que le premier ministre d'Australie a dû, pour l'instant du moins, revenir sur l'engagement qu'il avait pris, en attendant de mettre sur pied un programme. J'ai appris, par contre, qu'en Europe, le programme de quotas et d'échange de crédits de carbone fonctionne déjà et suscite de nombreux changements économiques.

Plusieurs articles s'interrogent cependant quant à l'efficacité d'un tel système. Si le Canada entend s'engager dans cette voie, quel modèle va-t-il adopter pour éviter de faire fausse route?

M. Prentice : La prudence s'impose, en effet. Il existe, en matière de politiques publiques, plusieurs mécanismes qui peuvent être retenus pour faire face aux changements climatiques. On peut, en effet, choisir entre un système de quotas et d'échange, une taxe sur le carbone, ou la réglementation.

Mais, en définitive, peu importe le mécanisme retenu, l'important étant d'étalonner de manière très précise les mesures que l'on met en œuvre, et de veiller à la concertation avec les parties prenantes et l'ensemble des secteurs concernés afin de

approach. We have been very clear about that. We will not pursue a carbon tax. We are pursuing a regulatory approach and the United States has a similar approach, which involves cap-and-trade. We have indicated a willingness to explore those, ensuring that, on a North American basis, we have a system that is workable and potentially a North American regime.

However, it must be approached carefully. What you are referring to in the Australian experience is a piece of legislation that was tabled and which the Australian government has now retreated from because of the public input they have received. Australia is not the only country which has had that experience. I think one could even see the dynamic in the United States as they wrestle with the Waxman-Markey bill in terms of how to calibrate the bill properly as it relates to individual sectors. It is very detailed work.

I would emphasize that Canada has already done much of the heavy lifting on this issue. We have been wrestling with this assiduously for several years. We have done a lot in terms of consultation and knowing the economic implications. In many respects, we are well ahead of our American neighbours on the detailed analysis.

Senator Lang: Perhaps you can tell us where the provinces are on this because they bear many of the responsibilities, either directly or indirectly. Are they directly involved as you go down this path?

Mr. Prentice: That is a very good question. We have been working closely with the provinces. For example, after I became the minister, I made a commitment to the other environment ministers that we would consult with them before going to Copenhagen. Therefore, we now meet with the representatives of the provinces before we go to any of the meetings along the way. Our climate change ambassador, Mr. Martin, meets with them and shares where we are going as a country, what perspectives we are putting forward, and solicits their input. They are very much at the table. They are very much engaged in a dialogue with us about the specifics. Generally speaking, if you reflect on the last six months, there has been a sense of cooperation as we work towards some of the details. Both Ontario and Quebec have recently tabled short cap-and-trade bills, which were essentially philosophical statements asserting they are prepared to move towards a cap-and-trade system, which we welcomed as a constructive contribution.

I feel that we do need national policies that link up with American national policies, and sub-national standards are not the best way to go.

Senator Mitchell: Thank you, Mr. Minister. This has been very interesting. As you can see, we have a great committee.

connaître à l'avance quelles seront les incidences du régime mis en place. Nous avons, pour notre part, opté pour la réglementation. Nous avons, en effet, fait clairement savoir que nous n'entendons pas instaurer de taxe sur le carbone. Nous avons plutôt opté pour une approche réglementariste, ce qui est également l'approche retenue par les États-Unis. Cette approche comprend un système de quotas et d'échange. Nous avons manifesté la volonté d'étudier à fond de telles mesures, dans l'idée d'aboutir à un système qui donne les résultats voulus et aboutit, en définitive, à un régime applicable à l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Il faut, cependant, agir avec prudence. Le gouvernement australien avait, en effet, adopté en ce domaine un texte de loi qu'il a, cependant, dû reprendre en raison de l'accueil que lui a réservé le public. L'Australie n'est d'ailleurs pas le seul pays où cela se soit produit. Je dirais que cela pourrait même arriver aux États-Unis où le gouvernement va devoir étalonner de manière très précise le projet de loi Waxman-Markey afin de l'adapter aux divers secteurs concernés. Ce travail exige une grande précision.

Je tiens à dire que, en ce domaine, le Canada a déjà fait une grande partie du travail. Nous nous penchons sur la question depuis plusieurs années déjà. Nous avons procédé à de nombreuses consultations et nous sommes un peu mieux fixés sur les incidences économiques de ce genre de mesures. Au niveau des analyses détaillées, nous sommes à maints égards en avance sur nos voisins américains.

Le sénateur Lang : Pourriez-vous nous dire où en sont les diverses provinces, car, en ce domaine, une grande partie des responsabilités leur incombent, directement ou indirectement. Se joignent-elles à vos efforts en ce domaine?

M. Prentice : Je suis heureux que vous me posiez la question. Nous travaillons en étroite collaboration avec les provinces. Ainsi, après avoir assumé mes fonctions, je me suis, auprès des autres ministres de l'Environnement, engagés à les consulter avant de me rendre à Copenhague. C'est ainsi que, avant de participer à ces réunions internationales, nous nous réunissons. Notre ambassadeur aux changements climatiques, M. Martin, les rencontre également et leur fait part de ce que nous faisons, des arguments que nous faisons valoir. Nous sollicitons en cela leur avis. Ils participent pleinement à ce qui se fait en ce domaine. Ils participent pleinement au dialogue et aux discussions détaillées que nous avons au sujet des actions à mener. Je dois dire, d'une manière générale, que les efforts des six derniers mois se sont déroulés sous le signe de la coopération. L'Ontario et le Québec ont tous deux récemment présenté des projets de loi sur un système de quotas et d'échange, ce qui signifie que ces deux provinces sont prêtes à adopter un tel régime. Nous y voyons une contribution constructive de leur part.

J'estime, en effet, qu'il nous faut adopter une politique nationale compatible avec les politiques nationales des États-Unis et que, cela étant, on ne saurait envisager l'adoption de normes sous-nationales.

Le sénateur Mitchell : Merci, monsieur le ministre. Cela est du plus grand intérêt. Ainsi que vous pouvez le constater, nous avons ici un comité au sein duquel il fait bon travailler.

In order for us to have achieved Kyoto, we would have had to reduce about 250 megatonnes. When you do the math on your 20 per cent by 2020, which will probably not get started — and I accept your points it will be before 2016 — let us say in 2013 or 2014, you are actually looking at probably a reduction of considerably more than 250 megatonnes. Yet, it was said by many, including your party and government, that we could never do Kyoto; we could never achieve that 250-megatonne reduction. Yet you will be requiring more in a relatively short period of time: 2013 or 2014 to 2020 and maybe 2015 to 2020.

Therefore, where do you and your government get the resolve, when it was so adamant that Kyoto, which, in the end, might have been of less significance than your target would be? How will you do that?

Mr. Prentice: We may need to have a more detailed discussion about that with some the charts and graphs relative to megatonnes and the comparison between Kyoto and where we are.

However, I would say that, generally speaking, we believe that the 20 per cent by 2020 is achievable, from a 2006 base. Kyoto, of course, was a 1990 base. It is achievable, provided we adopt the right policies and move forward.

This will also be part of the post-Kyoto period; the second so-called “second compliance period” beyond 2012, which will involve all of the things that we agree upon at Copenhagen.

That is where we are headed and we are satisfied that we will be able to get there. I am happy to have that discussion in more detail at another time.

Senator Mitchell: I am looking at the numbers as I understand them and I think it will be more than 250 megatonnes but I stand to be corrected.

President Obama’s program will have a very significant target for alternative and renewable energy. Will you have a similar target in the Canadian program? Have you determined what portion of these cuts will have to come from alternative energy sources?

Mr. Prentice: We have. This is a really important point because the circumstances of the American electricity industry and the Canadian industry are quite different; in fact, they are the opposite of each other in a way. We value renewables as a contribution. We have very specific policies that will be directed to renewables such as hydro, wind, solar and others.

Pour atteindre les objectifs définis à Kyoto, il nous faudrait réduire nos émissions d’environ 250 mégatonnes. Or, si l’on prend notre objectif d’une réduction de 20 p. 100 d’ici 2020, et que, comme vous le disiez, les efforts en ce sens ne commenceront pas avant 2016, enfin disons 2013 ou 2014, on vise en fait une réduction sensiblement supérieure à 250 mégatonnes. Et pourtant, de nombreuses personnes, y compris au sein de votre parti et du gouvernement, avaient affirmé qu’on ne pourrait jamais parvenir à cette baisse de 250 mégatonnes prévue dans le Protocole de Kyoto. Pourtant, vous allez maintenant exiger une baisse plus importante dans un laps de temps relativement court, c’est-à-dire entre 2013 ou 2014 et 2020 ou, disons entre 2015 et 2020.

Qui donc est à l’origine de cette décision du gouvernement puisqu’il n’y a pas très longtemps, celui-ci se montrait inflexible à l’égard de Kyoto alors que les objectifs définis dans cet accord étaient finalement moins ambitieux que ceux que vous vous êtes maintenant fixés? Comment pensez-vous y parvenir?

M. Prentice : Il nous faudra peut-être avoir une discussion plus détaillée à cet égard en nous munissant pour cela de tableaux et de graphiques détaillant les mégatonnes afin d’effectuer une comparaison entre ce que prévoyait le Protocole de Kyoto et les mesures que nous envisageons actuellement.

Je dois dire, cependant, que d’après nous, on peut effectivement obtenir d’ici 2020, une baisse de 20 p. 100 par rapport à 2006. Dans le Protocole de Kyoto, l’année de référence était 1990. Les objectifs que nous avons définis peuvent être atteints à condition, bien sûr, que nous mettions en œuvre les politiques qui conviennent.

Nous abordons d’ailleurs la période post-Kyoto, c’est-à-dire ce qu’on appelle le « deuxième exercice réglementaire » qui commencera après 2012, et qui entraînera la mise en œuvre de toutes les décisions prises à Copenhague.

Voilà l’orientation que nous avons prise et nous pensons être en mesure d’y parvenir. C’est très volontiers que je reprendrai ultérieurement avec vous une discussion plus détaillée de la question.

Le sénateur Mitchell : Je me suis penché sur les chiffres et je crois que les objectifs que vous avez évoqués entraîneront une baisse de plus de 250 mégatonnes, mais je ne suis pas certain de cela.

Le programme défini par le président Obama comprend des objectifs très importants en matière d’énergies de substitution et d’énergies renouvelables. Allez-vous adopter, dans le cadre du programme canadien, des objectifs analogues? Avez-vous déjà décidé dans quelle mesure le recours à des énergies de substitution va contribuer à la baisse des émissions?

M. Prentice : Oui. La question est très importante, car le secteur canadien de l’électricité se trouve dans une situation tout à fait différente de celle du secteur américain. On pourrait même dire que les deux secteurs sont, dans une certaine mesure, radicalement opposés. D’après nous, les énergies renouvelables peuvent utilement contribuer à une baisse des émissions. Nous avons, en effet, adopté des politiques très précises en matière d’énergies hydroélectrique, éolienne, solaire et autres.

Overall, the Canadian electricity system is one the cleanest in the world; it is 73 per cent non-emitting. By comparison, the system in the United States is close to 75 per cent emitting. It is quite different. They have a different imperative in terms of renewables.

One of the unique but positive circumstances that we face is our natural resource endowment. We have the capacity to bring on very extensive megawatts of hydro-electricity in Canada in a number of provinces, perhaps as much as 25,000 megawatts of additional hydro over the course of the next 25 years. That would contribute enormously to "greening" the electricity system, not only for Canada, but for the United States. Therefore, while we have a similar objective, our national circumstances are quite different.

The Chair: Mr. Minister, we appreciate that you have taken your valuable time and shared with us some very important matters for our ongoing interest and discussions on these important subjects of environment, climate change and energy.

Will it be okay if the officials stay behind?

Mr. Prentice: I will leave the Parliamentary Secretary. You may carry on for the next half hour and explore some of the details with the officials.

The Chair: Mr. Minister, thank you very much and good luck in your ongoing discussions with the group of 17.

We are privileged to have with us now, on our study on Bill C-16, the Environmental Enforcement Act, Mark Warawa, M.P. from Langley, British Columbia and Parliamentary Secretary to the Minister of the Environment. Thank you very much, Mr. Warawa, for staying on. We also have with us Mr. Stephen Woodworth, M.P. from Kitchener Centre. Mr. Woodworth is a lawyer who has had intimate connection with Bill C-16.

We are having this ongoing session because a number of senators have further questions on the bill. However, there is no obligation to ask questions.

In addition to the three witnesses that I mentioned, we have, from Environment Canada, Ms. Renée Caron; and Ms. Sarah Cosgrove, Manager, Legislative Advice Section; Darlene Pearson, Legislation and Policy, from Parks Canada; and Linda Tingley, Legal Counsel, from Justice Canada, which would go to the constitutional and intra vires aspects of this legislation.

Senator Banks: I have a simple question, Mr. Warawa. I am proud to say that I was the author of an act of Parliament called the Statutes Repeal Act. I am referring you now to the coming into force provisions of this bill. That Statutes Repeal Act arose

On peut dire, d'une manière générale, que notre secteur de l'électricité est un des plus propres du monde. À 73 p. 100, en effet, il n'émet pas de gaz à effet de serre, alors que, à l'inverse, 75 p. 100 du système américain est source de telles émissions. La différence est donc de taille. C'est d'ailleurs pourquoi les Américains sont, en matière d'énergies renouvelables, soumises à des impératifs différents.

Un aspect particulièrement avantageux de notre situation est le fait que nous avons d'abondantes ressources naturelles. Dans plusieurs provinces, nous allons pouvoir augmenter très considérablement notre production hydroélectrique et, au cours des 25 prochaines années, peut-être accroître notre capacité de 25 000 mégawatts. Cela contribuerait énormément au virage écologique du système électrique, non seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis. Nous avons donc des objectifs analogues, mais la situation du Canada est, à cet égard, très différente de celle des États-Unis.

Le président : Monsieur le ministre, nous vous sommes particulièrement reconnaissants d'avoir pris le temps de nous entretenir de ces importantes questions qui retiennent notre intérêt et alimentent nos discussions sur l'environnement, les changements climatiques et l'énergie.

Acceptez-vous de nous laisser vos collaborateurs?

M. Prentice : Volontiers.

Le président : Monsieur le ministre, je vous remercie et je vous souhaite bonne chance dans vos pourparlers avec le groupe des 17.

Nous allons maintenant avoir la chance de nous entretenir, dans le cadre de notre étude du projet de loi C-16, Loi édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales, avec Mark Warawa, député de Langley, (Colombie-Britannique) et secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement. Nous vous remercions, monsieur Warawa, de bien vouloir poursuivre la discussion. Nous accueillons également M. Stephen Woodworth, député de Kitchener-Centre. M. Woodworth, qui est avocat, a contribué étroitement à la rédaction du projet de loi C-16.

La séance se poursuit, car d'autres sénateurs ont encore des questions à poser au sujet de ce projet de loi. Que personne, cependant, ne se pense obligé de poser une question.

Outre les trois témoins que je viens de nommer, nous accueillons également d'Environnement Canada, Mme Renée Caron et Mme Sarah Cosgrove, gestionnaire, Unité des conseils législatifs; Darlene Pearson, Législation et politiques, de Parcs Canada des et Linda Tingley, avocate-conseil au ministère de la Justice, qui s'intéresse en particulier, aux aspects constitutionnels du texte et notamment à la question de la limite des pouvoirs conférés.

Le sénateur Banks : J'aurais, monsieur Warawa, une question simple à vous poser. Je revendique avec fierté la paternité de la Loi sur l'abrogation des lois. Ce qui m'intéresse en l'occurrence, ce sont les dispositions de ce projet de loi concernant son entrée en

because I stumbled across more than 50 sections of acts of Parliament, all of which had received Royal Assent, none of which had been brought into force, and all of which were older than 10 years and some more than 25 years old.

Parliament, when it gives the government this kind of discretion, gives the Governor-in-Council the discretion when to bring an act into force but not whether to bring an act into force. Hence, the Statutes Repeal Act says that if it is not brought into force within 10 years of receiving Royal Assent, it is gone.

I am sure there are good reasons for the existence of a coming into force act, without which it would come into force on the day it receives Royal Assent. What are the triggers to cause the Governor-in-Council to bring this act into force? Do you see a drop dead date by which it could be brought into force?

Mark Warawa, M.P. Parliamentary Secretary to the Minister of the Environment: I want to thank Senator Banks for his work. You have done more than that; you have provided the requirement to report on the sustainable development to both the House of Commons and to the Senate. I want to thank you for your work on the environment.

Ms. Caron: Some work will need to be done, assuming that the bill before this committee is eventually passed and that it receives Royal Assent. Environment Canada and Parks Canada will work to update our respective enforcement policies so that they are in keeping with the requirements of the bill. In addition, some regulations will need to be developed.

In particular, I point the members of the committee to the Environmental Violations Administrative Monetary Penalties Act which cannot be brought into force without a regulatory regime being established for that act in practice. While I do not have a specific timeline to give the committee at this point, there would be a couple of years worth of work because there will be consultations in both the development of new policies as well as in relation to the development of regulations. We are looking at a couple of years at least for the time frame to bring everything into force.

Senator Banks: Do you anticipate that it will be brought into force in one fell swoop or that some parts, for example, amendments to some of the acts, might be brought into force before the expiration of that period of approximately two years?

Ms. Caron: Certainly, it is possible for all of it to be brought into force at one time. Having said that, who knows the vagaries of what might happen in the future. We work closely with Parks Canada but we have two separate organizations as well that will be responsible for the different statutes. Environment Canada administers six of the acts; Parks Canada administers three. There could be some differences.

vigueur. La Loi sur l'abrogation des lois tire son origine du fait que j'étais tombé sur plus de 50 articles de diverses lois fédérales, tous ayant été promulgués, mais aucun d'entre eux n'étant entré en vigueur. Ils remontaient tous à plus de 10 ans, et certains remontaient même à plus de 25 ans.

Lorsque le Parlement accorde au gouvernement ce genre de pouvoir discrétionnaire, il confère au gouverneur en conseil le pouvoir discrétionnaire de décider de la date d'entrée en vigueur d'une loi, mais non pas de décider s'il convient ou non de la mettre en vigueur. Au terme de la Loi sur l'abrogation des lois, toute disposition qui n'est pas entrée en vigueur dans les 10 ans suivant la sanction royale est automatiquement abrogée.

Il y a, j'en suis sûr, de bonnes raisons de prévoir pour chaque loi une date d'entrée en vigueur. En l'absence d'une telle date, la loi entrerait en vigueur le jour de la sanction royale. En fonction de quoi, le gouverneur en conseil décidera-t-il de décréter l'entrée en vigueur de cette loi? Y a-t-il, pour l'entrée en vigueur de ce texte, une date butoir?

Mark Warawa, député, secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement : Je remercie le sénateur Banks du travail qu'il a accompli, mais plus encore de l'obligation que lui doit le gouvernement de rendre compte devant la Chambre des communes et du Sénat des progrès accomplis en matière de développement durable. Je rends hommage à vos efforts en faveur de l'environnement.

Mme Caron : Il restera du travail à faire même si ce projet de loi finit par être adopté et reçoit la sanction royale. Environnement Canada et Parcs Canada continueront à œuvrer afin d'actualiser nos politiques respectives en matière d'application de la loi, afin de les aligner sur les exigences du projet de loi. Il faudra, en outre, élaborer de nouveaux règlements.

Cela vaut notamment pour la Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement, qui ne peut pas entrer en vigueur avant que ne soit adopté un régime de réglementation. Je ne suis pas en mesure de préciser le calendrier de ces travaux, mais cela prendra deux ou trois ans, car il va falloir procéder, dans le cadre de l'élaboration des nouvelles politiques et des règlements, à des consultations. Il va donc falloir au moins deux ou trois ans avant que toutes ces dispositions puissent entrer en vigueur.

Le sénateur Banks : Pensez-vous que toutes ces dispositions entreraient en vigueur en même temps, ou que certaines parties, les amendements à certaines lois, par exemple, pourraient entrer en vigueur avant ce délai d'environ deux ans que vous venez d'évoquer?

Mme Caron : Il est tout à fait possible que tout entre en vigueur en même temps. Cela dit, personne n'est en mesure de prévoir ce qui va se passer. Nous allons œuvrer en étroite collaboration avec Parcs Canada, mais les diverses lois relèvent de deux organisations distinctes. En effet, Environnement Canada administre six des lois, et Parcs Canada les trois autres. Cela pourrait expliquer certaines différences.

Senator Banks: I have looked and I cannot find anything in the present act that would preclude the regulations to which you have just referred being statutory instruments. Am I right in assuming that those regulations will be statutory instruments for the purpose of scrutiny?

Ms. Caron: Yes, those will be regulations under the Statutory Instruments Act.

The Chair: When we studied Bill C-15, which was part of the framework legislation in this bill, pursuant to that legislation I understand that a memorandum of understanding was developed between Environment Canada and Transport Canada for the enforcement activity. During our studies we were presented with a lot of evidence about things like who should act first. As an example, we asked the question: Which department would act first if there were a high seas oil spill where migratory birds were injured or killed. We asked if there were a delay in correcting the problem, which department should initiate legal proceedings. I believe I saw a draft MOU.

What are the plans in this case, especially since we are now getting into major penalties, fines, imprisonment and sanctions?

Ms. Caron: Environment Canada and Transport Canada do have an MOU as of the summer of 2006. My understanding, based on my review, is that in the Atlantic region, there was also an MOU at the time, but now we have a national MOU from 2006. That MOU is maintained between the organizations. This bill will certainly be an opportunity to go back again and ensure that the MOU is updated appropriately in keeping with the changes under this bill.

In terms of the Migratory Birds Convention Act, my understanding is that if an oil incident is involved, most often charges will be laid, from the Environment Canada perspective, under the Migratory Birds Convention Act. On occasion, charges are laid under the Canadian Environmental Protection Act and sometimes under the Fisheries Act, but the bulk of the charges are laid under the Migratory Birds Convention Act. On the Transport Canada side, the Canada Shipping Act is the statute that is typically used.

My understanding is that in cases where there have been multiple charges, they have been upheld under the Canada Shipping Act. My understanding is that it is not permitted to convict under two statutes for the same offence. The Canada Shipping Act is the act that has been used in the past by the courts, but charges are brought under both and they are brought cooperatively between Transport Canada and Environment Canada.

Le sénateur Banks : J'ai étudié le texte et je ne trouve rien qui empêcherait de faire, des règlements que vous venez d'évoquer, des textes réglementaires. Ai-je raison de supposer qu'aux fins de leur examen, il s'agira effectivement de textes réglementaires?

Mme Caron : Oui, ces règlements relèveront en effet de la Loi sur les textes réglementaires.

Le président : Lorsque nous nous sommes penchés sur le projet de loi C-15, qui faisait partie des dispositions-cadres applicables à ce texte-ci, j'avais cru comprendre qu'un protocole d'entente était intervenu entre Environnement Canada et Transports Canada au sujet du contrôle d'application des lois environnementales. Dans le cadre de nos examens, nous avons recueilli de nombreux renseignements concernant, par exemple, lequel des deux ministères seraient le premier à intervenir. Nous avons, par exemple, demandé qui serait le premier à intervenir en cas de déversement de pétrole en haute mer mettant en péril des oiseaux migrateurs. Nous avons posé la question de savoir, dans l'hypothèse où le problème tardait à être réglé, quel serait le ministère qui engagerait l'action en justice. Je crois avoir vu une version préliminaire de ce protocole d'entente.

Qu'est-il prévu en pareille hypothèse, la question se posant avec d'autant plus d'acuité que les nouvelles dispositions prévoient un renforcement très sensible des sanctions avec des amendes très lourdes et même des peines d'emprisonnement?

Mme Caron : Environnement Canada et Transports Canada ont effectivement, à l'été 2006, conclu un protocole d'entente. Je crois pouvoir dire qu'il existait déjà un protocole d'entente applicable à la région de l'Atlantique, mais que depuis 2006, ce protocole d'entente s'applique sur l'ensemble du territoire national. Ce projet de loi est l'occasion d'examiner à nouveau les termes de ce protocole afin de s'assurer qu'il est adapté aux changements introduits par ce projet de loi.

En ce qui concerne la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, je crois savoir qu'en cas de déversement de pétrole, c'est dans la plupart des cas, Environnement Canada qui portera plainte au titre de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. À l'occasion, les accusations pourraient être portées en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, parfois de la Loi sur les pêches, mais, la plupart du temps, les accusations seront portées au titre de la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs. En ce qui concerne Transports Canada, les accusations éventuelles seront en général portées en vertu des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Je crois pouvoir vous dire en outre que, dans les cas où plusieurs accusations sont portées en même temps, c'est sur le fondement de la Loi sur la marine marchande du Canada qu'elles sont retenues, car l'auteur d'une infraction ne peut pas, me semble-t-il, être déclaré coupable au regard de deux textes de loi différents. C'est donc généralement la plainte fondée sur la Loi sur la marine marchande du Canada qui est retenue par les tribunaux, mais des accusations peuvent être portées au titre de ces deux lois dans le cadre d'une action intentée conjointement par Transports Canada et Environnement Canada.

The Chair: I was quite surprised at the minister's answer earlier when he was asked by Senator Banks how many prosecutions there had been under this group of laws. He mentioned about 246 convictions, but I did not hear of a time frame. Does that mean ever, or does that mean since Bill C-15 was passed two or three years ago here?

Ms. Caron: The number of 246 relates to convictions in the past five years under the Migratory Birds Convention Act.

I think the question asked was specifically with regard to jail terms in relation to a foreign vessel that might commit an offence. That number did not relate to that. In fact, the number is zero, if you are looking at jail terms for foreign vessels.

The Chair: Zero jail terms meted out and zero convictions or prosecutions?

Ms. Caron: There have been prosecutions, but my understanding is that they have been in concert with Transport Canada enforcement and have involved the Canada Shipping Act as well. When those two charges are brought, they have always prevailed under the Canada Shipping Act, but the prosecutions have been brought under the Migratory Birds Convention Act.

The Chair: We are pursuing this line — and I think all my colleagues are on the same page with me on this — because we have been advised in this chamber of sober second thought that there was all-party agreement in the other place and in your chamber, Mr. Warawa and Mr. Woodworth. We are pursuing this also because we are being lobbied quite aggressively in terms of stakeholders. I have been approached by three specific groups. I have been approached by the Chamber of Shipping of British Columbia and by BIMCO, which is an international organization like the Chamber of Shipping. It monitors all aspects of shipping issues, if you will, and this is a big issue in international shipping, we are told. Then there is the International Maritime Centre of Vancouver, which was established to encourage shipping companies to establish in Canada. They created sort of a tax haven in British Columbia whereby if they were to establish an infrastructure and office and have a base in Vancouver, for example, they would receive special tax treatment. The State of Connecticut has the same thing, and there are a number of jurisdictions where it exists. It is just part of business competition.

These people are complaining — I suspect my colleagues have been lobbied to the same extent — that they feel the shipping industry and the Vancouver deal are being discriminated against and that they are not being properly defended by our federal

Le président : J'ai été assez surpris par la réponse que le ministre a donnée plus tôt au sénateur Banks qui lui demandait combien de poursuites avaient été intentées aux termes des dispositions de ces divers textes de loi. Il a répondu que 246 condamnations avaient été prononcées, mais n'a pas précisé au cours de quelle période. Est-ce le nombre de condamnations intervenues depuis le début, ou simplement depuis l'adoption du projet de loi C-15 il y a deux ou trois ans?

Mme Caron : Il s'agit des 246 condamnations prononcées au cours des cinq dernières années au titre des dispositions de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs.

Je pense que la question visait plus précisément le nombre de condamnations à une peine de prison d'un membre d'équipage d'un navire étranger en infraction. Le nombre cité ne concerne pas le nombre de peines d'emprisonnement prononcées à l'encontre de membres d'équipage d'un navire étranger puisqu'il n'y en a pas eu.

Le président : Est-ce à dire qu'aucune peine de prison n'a été prononcée et qu'aucune poursuite n'a été intentée?

Mme Caron : Si, des poursuites ont été intentées, mais je crois qu'elles l'ont été de concert avec les services d'application de Transports Canada, les poursuites étant également intentées sur la base de la Loi sur la marine marchande du Canada. Lorsque deux accusations sont portées aux termes de deux lois différentes, c'est celle qui repose sur les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada qui est retenue, mais des poursuites ont également été intentées au titre de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs.

Le président : Si nous nous interrogeons à cet égard — et je pense, monsieur Warawa et monsieur Woodworth, que tous mes collègues sont d'accord sur ce point — c'est parce qu'il nous a été dit, que dans l'autre chambre, ce texte avait reçu l'aval de tous les partis. Les questions que nous soulevons à cet égard nous sont également inspirées par les très vigoureux efforts de lobbying du secteur concerné. J'ai en effet été contacté par la Chamber of Shipping of British Columbia et le Conseil maritime baltique international, une organisation internationale analogue à la Chamber of Shipping. Cet organisme suit de près tout ce qui concerne les transports maritimes et on nous a fait savoir que le secteur des transports maritimes internationaux voit ces dispositions d'un assez mauvais œil. Puis, il y a également l'International Maritime Centre of Vancouver, organisme créé afin d'encourager les entreprises de transports maritimes à venir s'établir au Canada. Il a été décidé d'accorder, en Colombie-Britannique, un certain nombre d'exonérations fiscales aux entreprises de transport maritime qui créent, à Vancouver, une infrastructure et y montent un bureau. L'État du Connecticut et divers autres ressorts en ont fait de même. De telles mesures font partie de la concurrence.

Ces intervenants se plaignent, donc — et j'imagine que mes collègues ont, eux aussi, fait l'objet de tels efforts de lobbying — estimant que ces mesures opèrent une discrimination à l'encontre des transports maritimes et vont à l'encontre des mesures prises à

government, that they are scaring them away. One of the stakeholders has said: If you go ahead with this, this is the last straw. We will move away from Vancouver.

This is just a preamble. I am asking for some comments on that, because this is the main issue.

There is also the International Transport Workers' Federation, the ITWF, which are the seafarers. They feel they could all end up behind bars for issues that they did not have anything to do with or did not know anything about, and they are troubled by it. This is the gist of what we are being told.

We know that you do not want to alienate these constituencies in British Columbia and elsewhere. We need something on the record; otherwise we will have to hear from them. Some of them are coming here next week, but the minister has indicated that he would like to have this bill back un-amended. Give us your ammo.

Mr. Warawa: That is a very good question. Of the meetings that we had, we heard from witnesses from the department and the only industry we heard from was shipping. We knew there were some concerns there. When they did come before us, they expressed their concerns. As the minister mentioned, strict liability was their major concern.

Some of their recommendations and clarifications in the bill were incorporated, the bill was amended, and that is why we received unanimous support within committee. However, the point was made by the shipping industry that this legislation would put a chill on the shipping industry. One of the witnesses said that he had been in shipping for years and would highly recommend to his children, and generations to follow, to avoid shipping because of the liability issue.

The point was made to the witness that this legislation amends nine different statutes and it affects all industry within Canada, not just the shipping industry. All industry would be impacted in order to provide a cleaner environment. I do not know if that provided solace, but it was clarified that not just shipping was affected but all industry.

One question was what kind of offence shipping would be involved with in the dumping of oil into the water. Whether it was shipping or industry on a river or in the ocean, it would be the same sort of impact and would provide a similar chill to all industry that we must protect our environment, and there will be consequences if we do not. It is not the cost of doing business; there will be a consequence.

Vancouver. Ils estiment que le gouvernement fédéral ne défend pas assez leurs intérêts et que la mesure en question va finir par faire fuir les entreprises de transport maritime. Une des entreprises intéressées nous a même dit : si ces mesures sont adoptées, nous quitterons tout simplement Vancouver.

Je dis simplement cela en guise de préambule. Je vous interroge à ce sujet, car c'est là que semble se situer la principale difficulté.

Il y a, en outre, la Fédération internationale des ouvriers du transport, c'est-à-dire la Fédération des gens de mer. Les membres de cette fédération craignent de se retrouver en prison pour des choses qu'ils n'ont pas faites ou dont ils n'étaient même pas au courant. Cela les inquiète beaucoup. Voilà un peu les arguments qu'on nous a fait valoir.

Il est clair que nous ne souhaitons pas nous aliéner ces groupes, qu'ils soient de Colombie-Britannique ou d'ailleurs. Il nous faut donc disposer d'un certain nombre d'éléments permettant de répondre à leurs objections. Certains de ces groupes vont comparaître devant le comité la semaine prochaine, mais le ministre a indiqué qu'il souhaite que le texte de ce projet de loi ne soit pas modifié. Il vous faut donc nous donner des munitions.

M. Warawa : La question se justifie entièrement. Lors de nos réunions, nous avons recueilli les propos des représentants du ministère et le seul secteur économique qui soit intervenu était le secteur des transports maritimes. Nous étions donc au courant des inquiétudes que ce texte a suscitées dans ces milieux. Ils nous ont fait part de leurs préoccupations et, comme le ministre nous l'a dit tout à l'heure, leur principal souci concerne la question de la responsabilité stricte ou objective.

Nous avons tenu compte dans le texte, de certaines de leurs recommandations ainsi que des éclaircissements qu'ils souhaitaient voir apporter aux nouvelles dispositions. Le projet de loi a été amendé en conséquence et c'est pour cela que nous avons, au sein du comité, bénéficié d'un appui unanime. Les représentants du secteur des transports maritimes ont cependant fait savoir que le texte continue à les inquiéter. Un des témoins, qui travaille dans les transports maritimes depuis des années, a même dit qu'il conseillerait à ses enfants et à ses petits-enfants de changer de métier, en raison justement des dispositions instaurant des infractions de responsabilité stricte.

Il a été répondu à ce témoin que le projet de loi modifie neuf autres lois et touche tous les secteurs de la vie économique canadienne, pas seulement les transports maritimes. Afin de mieux protéger l'environnement, tous les pans de l'activité nationale vont être en effet être sollicités. Je ne sais pas si cela l'a rassuré, mais nous avons voulu qu'il sache que les transports maritimes ne sont pas le seul secteur touché.

Une des questions qui nous a été posée concerne le genre d'infraction qui serait reprochée à un transporteur maritime qui déverse du pétrole en mer. Qu'il s'agisse d'un navire qui déverse du pétrole en mer, ou d'une usine responsable d'un déversement analogue dans une rivière, les résultats sont essentiellement les mêmes, l'ensemble des secteurs économiques étant avertis du besoin impératif de protéger notre environnement et des

Mr. Woodworth: I appreciate the opportunity as well, senator, to comment on this and to try to give you that ammunition, if I may. I will try to confine my comments to three points, the first of which Mr. Warawa has already touched upon.

The shipping industry is the only industry that has come forward with these concerns, whereas the legislation affects, for example, the mining industry, the electrical industry, the fisheries, and other industries that interact with the environment. The shipping industry is the only industry that has come forth with these concerns and is asking for special treatment.

The Chair: Their point is that there is actually special treatment negatively for foreign shipping because of the mobility of the capital assets in which they ply their careers. Although I may be wrong, I believe that it is not that they are asking for special treatment. They would like to have the same treatment as Canadians.

Mr. Woodworth: In fact, they are getting the same treatment as Canadians. That is the point I would like to make. For example, mining companies, whether based in Canada or elsewhere with operations in Canada, will also have to comply with our environmental legislation, and the mining industry has not requested any exemption. These are laws of general application that will apply to Canadians and non-Canadians alike.

Second, these laws will apply regardless of where a company is based if a company is doing business in Canada. In addition to having to move one's head office out of Canada, one would have to refuse to sail in Canada's waters in order to avoid the application of this act. That seems to me to be an unlikely consequence of this legislation.

Third, we heard some obvious misconceptions from witnesses at the House of Commons committee. For example, people looked at the administrative penalties provisions and said that they apply to everything, and they do not. People saw that the legislation contained prison penalties and said that it might offend the UN Convention on the Law of the Sea, when in fact prosecutorial policy under the Canada Shipping Act and other acts does not seek to impose prison penalties on foreign-owned ships.

There were certain misconceptions about which I hope the witnesses left our committee with some clarity. I asked them to go back to their counterparts in international industries and try to

conséquences se rattachant à toute inobservation de la réglementation applicable. Il y aura, en effet, des conséquences qui ne pourront pas simplement passer en frais généraux.

M. Woodworth : Je suis, monsieur le sénateur, heureux moi aussi d'avoir l'occasion de prendre la parole à ce sujet et d'essayer de vous fournir des éléments de réponse. Je m'en tiendrai à trois points, dont un qui a déjà été évoqué par M. Warawa.

Le secteur des transports maritimes est le seul à nous avoir fait part de ce genre de préoccupations, alors que le texte en question touche tous secteurs de l'économie nationale, tels que l'industrie minière, l'industrie de l'électricité, les pêches et autres secteurs que leurs activités mettent en contact avec l'environnement. Les transporteurs maritimes sont les seuls à nous avoir fait part de ce genre de préoccupations et à demander à bénéficier d'un régime spécial.

Le président : Ils font essentiellement valoir qu'on leur applique déjà un régime spécial défavorable en l'occurrence aux transporteurs étrangers étant donné la mobilité des éléments d'actif qui servent, de façon permanente, à l'exploitation de leurs entreprises. Je me trompe peut-être, mais je ne pense pas en fait que ces entreprises demandent à bénéficier d'un traitement particulier. C'est simplement qu'elles souhaiteraient être traitées comme tout le monde.

M. Woodworth : Mais elles sont déjà traitées comme tout le monde. C'est ce que je souhaite justement faire comprendre. Les compagnies minières, par exemple, qu'elles soient domiciliées au Canada ou qu'elles exercent simplement ici une partie de leurs activités, devront, elles aussi, respecter la législation sur l'environnement. Le secteur minier n'a, cependant, demandé à bénéficier d'aucune exemption. Il s'agit en effet, de dispositions d'application générale qui s'appliqueront aussi bien aux Canadiens qu'aux non-Canadiens.

Deuxièmement, ces dispositions s'appliqueront à toute entreprise faisant affaire au Canada, quel que soit son domicile d'origine. Il ne suffira donc pas à une entreprise de déplacer son siège social, car pour éviter que cette loi ne lui soit appliquée, il lui faudra éviter entièrement les eaux canadiennes. Je ne pense pas, tout de même, que les dispositions en questions porteraient les entreprises à faire cela.

Troisièmement, devant le comité de la Chambre des communes, nous avons entendu plusieurs témoins avancer des conceptions erronées. Certains pensaient, par exemple, que les dispositions concernant les pénalités administratives s'appliquent à tout, ce qui n'est pas exact. Certains pensaient que les peines de prison qui sont prévues sont vraisemblablement contraires à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, alors que la politique en matière de poursuites engagées au titre de la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois est de ne pas requérir de peines d'emprisonnement contre les membres d'équipage d'un bateau étranger.

Il y avait donc un certain nombre de conceptions erronées que les séances du comité auront peut-être permis de rectifier. J'ai demandé à ces témoins de contacter leurs homologues au sein

undo some of the misconceptions and set the record straight. I hope that they will do that. If they do, perhaps some of these concerns will be allayed.

Mr. Warawa: I want to share two more points with this committee. First, the shipping industry opposed strict liability in the previous Parliament in 2005. They were consistent in that opposition and their challenge of it as being unconstitutional. The courts have upheld that, but they continue with their position of opposition.

The Chair: We do not have any evidence that there was a specific challenge made and the courts upheld it on that bill. If you have some information, it would be interesting to see.

Ms. Caron: Mr. Chair, I believe Mr. Warawa was referring to the fact that the Supreme Court of Canada has upheld *R. v. Wholesale Travel Group* three times. *Wholesale Travel* was the first decision; it was a tight five-four case. Perhaps that left an impression that the decision was not air tight, but it has since been upheld three times.

The Chair: Right. Those were on strict liability issues generally. The act that Senator Banks and I both worked hard on has not been challenged in the court, that we are aware of.

Ms. Caron: Not that we are aware of, Mr. Chair.

Mr. Warawa: Finally, there was unanimous support for the amended Bill C-16 to move forward and come to the Senate. However, there was discussion about the Species at Risk Act and there were questions on why it was not one of the statutes being amended. SARA is going through a legislative review in the Standing Committee on the Environment, and that is why it was not included in this legislation.

Senator Banks: Mr. Woodworth, is our reading wrong? Does the Migratory Birds Convention Act not provide for the imprisonment, in certain circumstances, of foreign seamen?

Mr. Woodworth: A number of the environmental acts do provide generally for imprisonment as does, for example, the Shipping Act, which is not an environmental act and which is not referred to in Bill C-16. However, the Government of Canada will not offend any international convention to which it is a party and, therefore, instructs its prosecutors that where seeking a prison sentence would offend the UN Convention on the Law of the Sea, no prison sentence will be sought.

If memory serves me correctly, Bill C-16 improves on the Canada Shipping Act, because in that act that policy is simply laid out in a prosecutorial policy directive. I believe that under Bill C-16 prosecutors may be required to seek the consent of the

d'entreprises internationales, et d'essayer de corriger les fausses idées que certains se sont faites. J'espère qu'ils le feront et que cela permettra de dissiper certaines de leurs inquiétudes à cet égard.

M. Warawa : Il y a deux autres points que je souhaite aborder. D'abord, l'industrie des transports maritimes s'était déjà, en 2005, opposée au principe de la responsabilité objective. Les transports maritimes ont été constants dans leur opposition, estimant que de telles règles sont inconstitutionnelles. Les tribunaux ne leur ont pas donné raison, mais ils continuent néanmoins à résister.

Le président : Nous ne sommes au courant d'aucune contestation judiciaire visant ce genre de dispositions, ni d'ailleurs de jugement confirmant leur constitutionnalité. Si vous avez en main de tels éléments, il nous serait utile de les avoir aussi.

Mme Caron : Monsieur le président, je crois que M. Warawa se réfère à l'arrêt *R. c. Wholesale Travel Group*. Cet arrêt, le premier de trois portant sur la question, a été rendu à une majorité de cinq voix contre quatre. C'est peut-être pour cela que certains ont cru que la Cour suprême pourrit un jour revenir sur sa décision. Le principe a depuis été confirmé par trois fois.

Le président : Bon. Voilà, donc, pour la question de la responsabilité stricte. La loi à laquelle le sénateur Banks et moi avons tous deux consacré beaucoup d'efforts n'a donc pas, à ma connaissance, été contestée en justice.

Mme Caron : Pas que je sache, monsieur le président.

M. Warawa : Et puis, enfin, il y a l'appui unanime apporté au projet de loi C-16 tel que modifié, qui a pu ainsi être déposé devant le Sénat. La question s'est posée de savoir, cependant, pourquoi la Loi sur les espèces en péril ne figure pas parmi les lois modifiées par le texte qui retient actuellement notre attention. Je précise que la Loi sur les espèces en péril fait actuellement l'objet d'un examen législatif de la part du Comité permanent de l'environnement et que c'est pour cela qu'il ne figure pas parmi les lois modifiées par le projet de loi C-16.

Le sénateur Banks : Monsieur Woodworth, n'est-il pas exact que, dans certains cas, la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs prévoit des peines d'emprisonnement pour des membres d'équipage d'un navire étranger?

M. Woodworth : Plusieurs lois environnementales prévoient, en effet, la possibilité d'imposer une peine de prison dans de telles circonstances. C'est, par exemple, le cas de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui n'est pas une loi environnementale et qui ne figure pas dans le projet de loi C-16. Cela dit, le gouvernement du Canada ne fera rien qui soit contraire à une convention internationale à laquelle il est parti, et c'est pourquoi il a donné pour instruction aux services des poursuites de ne pas requérir de peine d'emprisonnement lorsque l'imposition d'une telle peine serait contraire à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Si j'ai bonne mémoire, le projet de loi C-16 améliore la Loi sur la marine marchande du Canada, car dans cette loi, la politique en matière de poursuites fait l'objet d'une simple directive. Je crois pouvoir dire qu'aux termes du projet de loi C-16, la poursuite

Attorney General of Canada before looking for a custodial sentence for a foreign vessel. That should provide an additional level of assurance.

I hope I have not spoken out of turn there. Perhaps that is just a difference from the Migratory Birds Convention Act —

Senator Banks: It is.

Mr. Warawa: — which did not require the Attorney General's imprimatur before they proceed with a prosecution, do they not?

Senator Banks: I think that prosecutors require an Attorney General's imprimatur before they proceed with a prosecution, do they not?

Mr. Woodworth: I do not think so. I think what we are talking about is an added requirement in these kinds of cases.

The Chair: When an international treaty is involved in things, you need the Attorney General, but normally the local enforcement authorities can initiate proceedings.

Senator Banks: Have we passed a law, the Migratory Birds Convention Act, that contains a provision that offends against UNCLOS? We do not like passing laws that cannot be enforced. Have we passed a law that offends against UNCLOS but it is okay because the Attorney General would not approve prosecution under that law?

The Chair: That is basically what you are saying.

Mr. Woodworth: I would not characterize it as a law that offends UNCLOS. It is a law of general application that applies to anyone who offends against it, but UNCLOS is a special case that will result in the Government of Canada not seeking a prison sentence under our environmental enforcement law. The law itself does not offend UNCLOS, but the Government of Canada undertakes not to act against a foreign vessel in circumstances where it might offend UNCLOS.

Senator Banks: As a rule, I think we ought to have amended that bill.

The Chair: I thought we were planning to, until one night the bells started ringing.

Senator Banks: Thank you.

devra préalablement demander l'autorisation du procureur général du Canada avant de requérir, à l'encontre d'un membre d'équipage d'un navire étranger, une peine d'emprisonnement. Cela me paraît de nature à rassurer ceux qui s'inquiéteraient à cet égard.

J'espère ne pas me tromper en disant cela. Peut-être s'agit-il simplement d'une différence par rapport à la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs...

Le sénateur Banks : En effet.

M. Warawa : ... qui, elle, n'exigeait pas l'intervention du procureur général — oui, effectivement, excusez-moi. Eh bien, cette règle s'appliquera dorénavant dans tous les cas.

Le sénateur Banks : N'est-il pas exact que, de toute manière, aucune poursuite ne peut être intentée en pareil cas sans l'autorisation du procureur général.

M. Woodworth : Je ne pense pas. Je pense qu'il s'agit d'une exigence supplémentaire applicable dans ce genre d'affaires.

Le président : Lorsqu'un traité international est impliqué, c'est alors qu'il faut en référer au procureur général, mais, dans les autres cas, des poursuites peuvent être intentées par les autorités locales.

Le sénateur Banks : Avons-nous adopté une loi, en l'occurrence la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, contenant des dispositions qui vont à l'encontre de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer? Nous répugnons à adopter des lois qui ne sont pas susceptibles d'être appliquées. Avons-nous effectivement adopté une loi incompatible avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, même si nous estimons que ce n'est pas tellement grave, dans la mesure où le procureur général ne permettra pas que des poursuites soient intentées au titre de cette loi?

Le président : Est-ce bien cela que vous dites?

M. Woodworth : Je ne dirais pas qu'il s'agit d'une loi contraire la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il s'agit d'une loi, donc d'un texte d'application générale, applicable à tous ceux qui l'enfreignent, mais la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer constitue une exception et le gouvernement du Canada ne requerra pas en effet de peine de prison au titre des dispositions ayant trait au contrôle d'application des lois environnementales. Le texte de la loi n'est pas en lui-même contraire aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, mais le gouvernement du Canada s'est engagé à ne requérir à l'encontre d'un navire étranger aucune mesure qui risquerait d'être contraire aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Le sénateur Banks : Je pense alors que nous aurions dû, par principe, modifier le projet de loi.

Le président : Je pensais que c'est effectivement ce que nous avions prévu de faire jusqu'au moment où, un soir, nous avons entendu retentir la sonnerie d'appel.

Le sénateur Banks : Merci.

The Chair: This clarifies the issue. We heard a lot of evidence to the effect that there was a conflict with UNCLOS. However, we did not know — at least, I did not know — that there was a policy in place — which you call a prosecutorial policy, as opposed to a Prentice pathway — and that is probably the protection. Whether it has the force of law I am not sure. It is what it is.

Ms. Caron: I would like to underline that I am not here in the capacity of legal council. I am not member of a bar, so I am not speaking in that capacity, but I would be pleased to help the committee in any way I can.

I would like to refer to section 13 of the Migratory Birds Convention Act as it stands today, and that is not in the bill before you. As Mr. Woodworth mentioned, the provision is one of general application.

It reads:

A person or vessel commits an offence if the person or vessel contravenes

- (a) a provision of this Act or the regulations;
- (b) an obligation or prohibition arising from this Act or the regulations;
- (c) an order or direction made under this Act; or
- (d) an order, direction or decision of a court made under this Act.

This is what we mean by a provision of general application. It is not targeting foreign vessels; it is not even limited just to vessels; it is a provision that captures all of the offences here and puts them in one spot and says if you violate these items, then you commit an offence under the act.

That is why this provision would not be, per se, a violation of UNCLOS. If you took the provision and prosecuted a foreign vessel seeking imprisonment, that would be a violation of UNCLOS; but as we have mentioned, it is a matter of reliable practice that prosecutors do not do that and they do prosecute in keeping with our international obligations.

The Chair: We understand, but what I think Senator Banks is suggesting and what the chair here would likely agree with is that that clause of general application could be more helpful in these circumstance if said “to the extent that they would not violate any of Canada’s international treaty obligations.” However, it does not, and there is a policy. Personally, I think the industry is comfortable with that, and that is why this discussion is useful, because it is getting legislative history on the record.

Le président : Voilà qui élucide la question. De nombreux témoins ont, en effet, affirmé que ce texte est incompatible avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Nous ne savions pas, cependant, ou du moins je ne savais pas qu’en matière de poursuites, une politique avait été adoptée qui remédiait en quelque sorte à la situation. Je ne suis pas certain, par contre, que cette politique ait force de loi. Quoi qu’il en soit, elle existe.

Mme Caron : Je tiens à rappeler que je ne suis pas ici en tant qu’avocat-conseil. Je ne suis pas, en effet, membre du barreau et il ne m’appartient donc pas de donner d’avis juridique, mais je souhaite être, dans toute la mesure du possible, utile au comité.

Permettez-moi, donc, de citer l’article 13 de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs dans sa version actuelle, disposition qui ne se trouve pas dans le projet de loi. Comme M. Woodworth le disait tout à l’heure, il s’agit d’une disposition d’application générale.

Voici ce que prévoit l’article 13 :

Commets une infraction la personne ou le bâtiment qui contrevient :

- a) à la présente loi ou aux règlements;
- b) à toute obligation ou interdiction découlant de la présente loi ou des règlements;
- c) à tout ordre donné en application de la présente loi;
- d) à toute ordonnance ou décision judiciaire rendue en application de la présente loi.

Voilà ce qu’il faut entendre par disposition d’application générale. Comme vous le voyez, cette disposition ne vise pas particulièrement les navires étrangers. Elle ne vise même pas particulièrement les navires; il s’agit d’une disposition qui précise les faits constitutifs d’une infraction aux termes de la loi.

Voici pourquoi cette disposition n’est pas, en soi, contraire à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Toute poursuite intentée contre un navire étranger en application de cette disposition serait, dans la mesure où la poursuite requerrait une peine d’emprisonnement, contraire aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Mais, comme nous l’avons dit plus tôt, ce n’est pas en pratique comme cela que sont menées les poursuites, puisque, en pratique, rien n’est fait qui soit contraire à nos obligations internationales.

Le président : Nous comprenons cela, mais, d’après moi, le sénateur Banks estime, et la présidence est probablement en accord avec lui sur ce point, que cette clause d’application générale serait peut-être en l’occurrence plus utile si on y ajoutait, par exemple, « Dans la mesure où elles ne vont à l’encontre d’aucune obligation incombant au Canada en vertu d’un traité international ». La disposition ne contient pas une telle formule, mais on nous dit qu’une politique a été adoptée à cet égard. Je pense, personnellement, que l’industrie des transports maritimes peut se tenir pour rassurée et c’est d’ailleurs pourquoi nos discussions ici sont si utiles, car elles permettent que l’historique du texte soit consigné au compte rendu.

Senator Mitchell: I would like to go back to the climate change issue. Is that something that you would feel comfortable with, Mr. Warawa?

Mr. Warawa: We would prefer to stay on Bill C-16 if we could.

The Chair: That was the understanding. The minister basically was way out on policy, and I asked for these officials to stay. Have you any questions on the bill itself?

Senator Mitchell: I am good with Bill C-16; I have real problems with the climate change.

The Chair: The world does, but we will all work together in a non-partisan way to deal with those problems.

We will now bring this sitting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources to a close. We would like to thank our two colleagues from the House of Commons for being here today. Your contributions were useful and to the point, and we are grateful for them; and the others, ladies if I may say so, you were also very helpful and we appreciate it.

Without further ado, I suspend the formal part of the meeting and we will go in camera.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Thursday, June 4, 2009

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:13 a.m. for the consideration of a draft budget on emerging issues related to its mandate.

Senator W. David Angus (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good morning, everyone. This morning, we are here to consider and I hope approve an application for budget authorization for the fiscal year ending March 31, 2010. The budget contains preliminary requests in connection with our study that was moved in the Senate this week and financing for our proposed trip to Washington in September or October. The idea is that we would be up and running with our studying by that time, and then we would come up with a more fleshed-out budget to cover a longer period.

The budget is before you, senators. You will notice that in some aspects it has been cut down from the earlier version you saw, and in other aspects it has been modestly increased.

Le sénateur Mitchell : Je souhaiterais maintenant revenir à la question des changements climatiques. Monsieur Warawa, est-ce un sujet que vous voulez bien aborder?

M. Warawa : Nous préférierions nous en tenir, si possible, au projet de loi C-16.

Le président : C'est ce qui a été convenu. Le ministre s'est longuement prononcé sur la question et c'est pour cela que j'ai demandé à ses collaborateurs du ministère de rester après son départ. Avez-vous des questions à poser au sujet du texte même du projet de loi?

Le sénateur Mitchell : Non, le projet de loi C-16 ne m'inspire aucune préoccupation, mais j'éprouve de graves préoccupations, par contre, à l'égard des changements climatiques.

Le président : C'est vrai du monde entier, mais nous allons œuvrer de concert et de manière non partisane afin de tenter de régler les problèmes qui en découlent.

Nous allons maintenant clore cette séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je souhaite remercier nos deux collègues de la Chambre des communes de leur présence ici. Vos propos ont été à la fois utiles et pertinents et nous vous en remercions, comme nous vous remercions, mesdames, des très utiles éléments que vous avez contribués à nos délibérations.

La séance publique est donc suspendue et le comité poursuit sa réunion à huis clos

(Le comité poursuit sa séance à huis clos.)

OTTAWA, le jeudi 4 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 13, pour étudier l'ébauche d'un budget lui permettant de traiter de nouvelles questions liées à son mandat.

Le sénateur W. David Angus (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonjour, honorables sénateurs. Ce matin, nous nous sommes réunis pour étudier et, je l'espère, approuver une demande d'autorisation de budget pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2010. Le budget renferme des demandes préliminaires relatives à notre étude qui a été proposée au Sénat cette semaine et au financement du voyage que nous nous proposons de faire à Washington en septembre ou en octobre. C'est que notre étude pourrait déjà être en route à ce moment-là; voilà pourquoi nous pourrions présenter un budget mieux étoffé s'étendant sur une plus longue période.

Honorables sénateurs, vous avez le budget devant vous. Vous aurez remarqué que cette version comporte une diminution de certaines dépenses par rapport à la version antérieure que vous avez vue et que, pour d'autres postes, il y a une légère augmentation.

On the first page, which relates to general expenses, there was a standard item in there for hospitality and things like that. We took it out. Senator Mitchell and I felt that a number of these line items were a bit hackneyed. Given that the Internal Economy Committee is being even tougher than in the past — probably with good reason — we thought we would try to only put items in the budget that we can really defend and that are specifically for the things that they say they are for. Perhaps some of the traditional ways of dealing with budgets are not familiar to me, as chair, or to Senator Mitchell, as deputy chair. However, we are prepared to take our medicine and to defend our position when the time comes. We think we should ask for the money we need and be prepared to justify it.

Those first four items have to do with preliminary work that we would like to start this summer in terms of research in the field of energy as it relates to climate change so that we could have all the necessary materials before us when September comes around. Research data would be available to all of us so that we could speak on these subjects across Canada, write op-ed pieces and do the things we have all said we should be doing as a committee regarding this hopefully groundbreaking, state-of-the-art energy policy that we are hoping to develop.

The items on the first page of the budget add up to \$61,250. Is everyone comfortable with that amount? Are there any questions?

Senator Lang: Have you received estimates from consultants? How did you come to those figures?

The Chair: That is a good question. We arrived at the figures in consultation with the clerk and other clerks in the Committees Directorate, as well as our own gut feeling in terms of what it would take. We could have a holus-bolus figure and do a request for proposals, which we discussed. We were advised that that takes quite a bit of time, and therefore we thought we would sole-source the items. Those are estimated amounts. We will not go and say, “Here is \$10,000; please give us a bibliography on cap and trade.” It is our best guess, the best we can do.

Senator Lang: You are comfortable with it.

The Chair: Yes. It is \$57,000. We may spend it all and we may have to ask for more. It is a vast field of study, as you know. I have so many press clippings on my desk. I think, “Here is the ultimate article I have been looking for.” I clip it out and take it back to Montreal only to find that *La Presse* has a three-page spread that is even better. That is another justification for doing this. We need to keep a compendium of relevant materials.

À la première page, qui traite des dépenses générales, il y avait une rubrique standard pour les frais d'accueil et des choses de ce genre. Nous l'avons supprimée. Le sénateur Mitchell et moi avons estimé qu'un certain nombre de ces postes budgétaires étaient un peu galvaudés. Comme le Comité de la régie interne est encore plus pointilleux que par le passé — il a probablement de bonnes raisons de l'être — nous avons cru que nous pourrions inscrire seulement les postes budgétaires que nous pouvons véritablement défendre et qui sont destinés spécifiquement aux choses correspondant à leur définition. Il se peut que votre président connaisse moins bien les traditions budgétaires et je pourrais dire la même chose du sénateur Mitchell, notre vice-président. Cependant, nous sommes disposés à avaler notre pilule et à défendre notre position quand le temps viendra. Nous croyons devoir demander l'argent dont nous aurons besoin et être prêts à le justifier.

Les quatre premières rubriques traitent du travail préliminaire que nous voudrions entamer cet été, soit des recherches dans le domaine de l'énergie relativement aux changements climatiques, pour que nous puissions avoir tout le matériel nécessaire en main en septembre. Les données de recherche seraient mises à notre disposition pour que nous puissions les commenter un peu partout au Canada, écrire des lettres d'opinion dans les journaux et faire les choses que nous avons tous promis de faire en tant que comité pour cette politique énergétique innovatrice et d'avant-garde que nous espérons élaborer.

Les postes que se trouvent en première page du budget s'élèvent à 61 250 \$. Ce montant vous convient-il? Avez-vous des questions?

Le sénateur Lang : Avez-vous reçu les prévisions de dépenses des consultants? Comment en êtes-vous arrivés à ces chiffres?

Le président : C'est une bonne question. Nous avons consulté le greffier et les autres greffiers de la Direction des comités, de même nous sommes-nous fiés aussi à notre instinct. Nous aurions pu retenir un chiffre global et lancer une demande de propositions, ce dont nous avons discuté. On nous a dit que cela prenait beaucoup de temps, alors nous avons pensé conclure des marchés à fournisseur exclusif. Il s'agit de montants estimatifs. Nous n'irons pas dire : « Voici 10 000 \$, donnez-nous une bibliographie sur les émissions et l'échange de droits d'émission ». Il s'agit d'une conjecture éclairée, la meilleure possible.

Le sénateur Lang : Vous êtes à l'aise avec ça.

Le président : Oui, c'est une somme de 57 000 \$. Il se peut que nous la dépensions en entier et que nous en demandions davantage. C'est un domaine d'étude qui est vaste, comme vous le savez. J'ai tellement de coupures de journaux sur mon bureau. Parfois je me dis : « Voici l'article parfait que je cherchais. » Je le découpe et je le rapporte à Montréal pour constater que *La Presse* vient de publier trois pages sur le sujet qui sont encore meilleures. Voilà un autre exemple qui nous justifie d'agir. Nous devons garder un recueil de la documentation pertinente.

We also need people who are able to prepare a communications plan for us because, obviously, we are not getting the message out that Senator Mitchell and I would like to see go out in a planned, coordinated way. The Senate does have communications people. The very able gentleman sitting here will be working with these people so that we can have a functional approach to the matter.

Are there other questions? I do not have anything in there for our trip to Rankin Inlet.

Senator Adams: The travel estimate is for 12 people.

The Chair: For Washington, yes.

Senator Adams: I can tell you that I will not be there, so you can put down 11 people.

The Chair: That is a good, relevant point. We are advised that, generally, everyone does not go.

Senator Adams: Maybe only five or six will go.

The Chair: That means what it means.

What is your retirement date? You are the dean of the Senate right now.

Senator Adams: I finish next Wednesday. I hope today is not the last day and we will be here next week.

The Chair: We will miss you, sir.

Senator Fraser: We will have the flags fly at half-mast next Wednesday.

Forgive me, as this is not my committee, but I am a member of the Rules Committee. You are aware of the questionnaire that has been sent out about committees.

The Chair: Yes, we are aware of that.

Senator Fraser: One of the things that I put down on mine is that for purposes of truth in budgeting, we should not have to budget for every single member of the committee to go on these trips; rather, we should budget for the number of senators we expect to go on these trips.

Since we all get a chance to fill out the questionnaires and since the more voices there are to make a point, the more likely it is to see the light of day, I wanted to make a plug. If anyone agrees with me, they can put that down on their questionnaire. Thank you for giving me the floor.

The Chair: Thank you for your always insightful comments.

In a perfect world, we would like everyone to come to Washington.

Il nous faut aussi des gens qui pourront préparer un plan de communications à notre intention parce que, de toute évidence, le message que le sénateur Mitchell et moi voudrions voir diffuser de façon planifiée et coordonnée ne se rend pas à destination. Le Sénat a des spécialistes des communications. Ce monsieur très compétent qui est assis ici travaillera avec ces personnes pour nous permettre d'avoir une méthode fonctionnelle en la matière.

Y a-t-il d'autres questions? Je n'ai rien ici pour ce qui est de notre voyage à Rankin Inlet.

Le sénateur Adams : Les prévisions de dépenses pour le voyage concernent 12 personnes.

Le président : Pour Washington, oui.

Le sénateur Adams : Je puis vous dire que je n'y serai pas; vous pouvez donc écrire 11 personnes

Le président : C'est bon, c'est important de le noter. On nous dit qu'en général, tout le monde ne part pas.

Le sénateur Adams : Il n'y en aura peut-être que cinq ou six.

Le président : Ça veut dire ce que ça veut dire.

À quelle date devez-vous prendre votre retraite? Vous êtes le doyen du Sénat à l'heure actuelle.

Le sénateur Adams : Je finis mercredi prochain. J'espère que ce n'est pas le dernier jour aujourd'hui et que nous serons ici la semaine prochaine.

Le président : Vous nous manquerez, monsieur.

Le sénateur Fraser : Nous mettrons les drapeaux en berne mercredi prochain.

Pardonnez-moi, puisque ce n'est pas mon comité, mais je suis membre du Comité du Règlement. Vous êtes au courant du questionnaire qui a été envoyé au sujet des comités.

Le président : Oui, nous sommes au courant de cela.

Le sénateur Fraser : Une des choses que j'ai écrite dans mon questionnaire, c'est que pour établir un budget conforme à la vérité, il ne faudrait pas prévoir les dépenses pour chaque membre du comité censé partir en voyage; mais plutôt dresser un budget selon le nombre de sénateurs dont on s'attend qu'ils partiront en voyage.

Puisque nous avons tous la possibilité de répondre à ces questionnaires, et que plus il y a de voix au chapitre, plus les chances que cette formule soit adoptée sont grandes, je tenais à faire passer ce message. Si quelqu'un est d'accord avec moi, qu'il le dise dans son questionnaire. Je vous remercie de m'avoir donné la parole.

Le président : Je vous remercie de vos commentaires qui sont toujours pertinents.

Dans un monde parfait, nous aimerons bien que tout le monde vienne à Washington.

We are anticipating, Senator Adams, that your large shoes will be filled when the time comes in the fall and that there will be another senator on the committee, but you never know. We will adjust at the time. In future budgeting, Senator Fraser's point will be taken into consideration.

Senator Neufeld: With respect to Washington, you will have to help me here as I am a new senator. Are senators not able to travel to Washington, D.C., X number of times a year in the present budget?

Senator Fraser: Not for committees.

The Chair: Each senator has 64 travel points. My understanding is that the points are designed to allow a senator to go back and forth to his or her home base. The points are also eligible for other uses, including three or four trips —

Senator Neufeld: To Washington, D.C.

The Chair: I think I am right on that.

Senator Neufeld: My question is: Why even have it?

The Chair: Because this is a committee expense, and it will be allocated in the overall budget. Now the Auditor General is looking into all of our activities, so it will be accurate.

Are there any other questions?

Page 2 and page 3 of the draft budget speak for themselves. The total of the budget that we would be bringing forward is \$176,100.

Senator Lang: With respect to the conference fee and the two senators, what is the specific intent of that budget item? Is there a specific reason?

The Chair: That is another good question, one that we must have spent about 20 minutes on yesterday.

These conferences do take place. There is one every day in our field. Rather than come forward on an ad hoc basis to say that we want to send two senators, I think our suggestion was that we take it out. We do not have a specific one in mind right now. The advice to us was that we should put this item in the budget because there is a limit per committee of \$20,000 anyway. You will notice that we are claiming \$19,850.

Senator Lang: Thank you.

The Chair: I am advised that we require a motion stating that this budget application on the special study of emerging issues for the fiscal year ended March 31, 2010, be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration under these three headings: Professional and Other Services, \$67,900; Transport and Communications, \$100,050; All Other Expenditures, \$8,150, for a total of \$176,100.

Senator Adams: I so move.

Nous prévoyons, monsieur le sénateur Adams, que quelqu'un saura prendre votre relève le temps venu à l'automne et qu'il y aura un autre sénateur nommé au comité, mais on ne sait jamais. Il faudra nous adapter à ce moment-là. Dans les budgets à venir, nous tiendrons compte de ce que nous a dit le sénateur Fraser.

Le sénateur Neufeld : Pour ce qui est de Washington, je vous demande de m'aider parce que je suis un nouveau venu au Sénat. Le budget actuel ne prévoit-il pas que les sénateurs peuvent se rendre à Washington, D.C. un certain nombre de fois par année?

Le sénateur Fraser : Pas pour les comités.

Le président : Chaque sénateur a 64 points de voyage. Si je comprends bien, les points sont destinés à permettre à un sénateur de faire la navette entre Ottawa et son domicile. Les points peuvent également servir à d'autres fins, y compris trois ou quatre voyages...

Le sénateur Neufeld : À Washington, D.C.

Le président : Je ne crois pas me tromper là-dessus.

Le sénateur Neufeld : Je me demande alors pourquoi est-ce nécessaire.

Le président : Parce qu'il s'agit des dépenses du comité et elles seront incluses dans le budget global. La vérificatrice générale examine toutes nos activités; notre budget devra donc être exact.

Y a-t-il d'autres questions?

Les pages 2 et 3 du budget préliminaire sont tout ce qu'il y a de plus clair. La somme totale des dépenses prévues qui sera présentée est de 176 100 \$.

Le sénateur Lang : En ce qui concerne les frais d'inscription à la conférence et les deux sénateurs, quel est l'objet de ce poste budgétaire? Y a-t-il une raison précise?

Le président : C'est une autre bonne question, question sur laquelle nous avons dû passer 20 minutes hier.

Ces conférences ont bel et bien lieu. Il y en a une tous les jours dans notre domaine. Plutôt que de venir dire à chaque fois que nous voulons y déléguer deux sénateurs, nous avons proposé ici de biffer ce poste. Nous n'avons aucune conférence en vue à l'heure actuelle. On nous a conseillé de laisser ce poste dans le budget, parce qu'il y a une limite de 20 000 \$ imposée à chaque comité. Vous constaterez que nous demandons 19 850 \$.

Le sénateur Lang : Merci.

Le président : On me dit qu'il nous faut une motion précisant que cette demande de budget pour l'étude spéciale des nouvelles questions pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2010 soit approuvée pour présentation au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration sous les trois rubriques : services professionnels et autres, 67 900 \$; transports et communications, 100 050 \$; autres dépenses, 8 150 \$, pour un total de 176 100 \$.

Le sénateur Adams : Je présente cette motion.

The Chair: Do we have a seconder? Senator St. Germain.

Is there any discussion? All those in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: The motion is carried, unanimously.

I already have a draft letter to send to Senator Furey in his capacity as Chair of the Internal Economy Committee for next steps in this regard.

If no one has any objections, we will proceed in camera.

(The committee continued in camera.)

Le président : Quelqu'un vous appuie-t-il? Sénateur St. Germain.

Y a-t-il autre chose à ajouter? Tous ceux qui sont pour?

Des voix : D'accord.

Le président : La motion est adoptée à l'unanimité.

J'ai déjà une ébauche de lettre à envoyer au sénateur Furey à titre de président du Comité de la régie interne pour ce qui est des étapes à franchir ultérieurement.

Si personne ne s'y oppose, nous siégerons maintenant à huis clos.

(Le comité poursuit sa séance à huis clos.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

The Honourable Jim Prentice, P.C., M.P., Minister of the Environment;

Mark Warawa, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of the Environment.

WITNESSES

Tuesday, June 2, 2009

As an individual:

Stephen Woodworth, Member of Parliament for Kitchener Centre.

Environment Canada:

Renée Caron, Executive Director, Legislative Governance;

Sarah Cosgrove, Manager, Legislative Advice Section.

Parks Canada:

Darlene Pearson, Legislation and Policy.

Justice Canada:

Linda Tingley, Legal Counsel.

COMPARAISSENT

L'honorable Jim Prentice, C.P., député, ministre de l'Environnement;

Mark Warawa, député, secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement.

TÉMOINS

Le mardi 2 juin 2009

À titre personnel :

Stephen Woodworth, député, Kitchener-Centre.

Environnement Canada :

Renée Caron, directrice exécutive, Gouvernance législative;

Sarah Cosgrove, gestionnaire, Unité des conseils législatifs.

Parcs Canada :

Darlene Pearson, Législation et politiques.

Justice Canada :

Linda Tingley, avocate-conseil.



